



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-15042021-226597  
CG-MH-E-15042021-226597

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 169]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 12, 2021/चैत्र 22, 1943

No. 169]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 12, 2021/CHAITRA 22, 1943

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 23 मार्च, 2021

**सं. टीएएमपी/68/2016-पीपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में बीओटी आधार पर आयातित कोयले के प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ के विकास के लिए संदर्भ शुल्क निर्धारित करने हेतु 2 जनवरी 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी की समीक्षा अथवा अशुद्धि सुधार के लिए कलिंगा इंटरनैशनल कोक टर्मिनल परादीप प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीपीएल) द्वारा किये गए अभ्यावेदन का निपटान. संलग्न आदेशानुसार, करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी

कलिंगा इंटरनैशनल कोक टर्मिनल परादीप प्राइवेट लिमिटेड - - -

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(मार्च 2021 के 16वें दिन पारित)

परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 14 जुलाई 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी के द्वारा पीपीटी में गहरे ड्राफ्ट की लौह अयस्क बर्थ और एक गहरे ड्राफ्ट की कोयला बर्थ के निर्माण और परिचालन के अप्रेंट प्रशुल्क का निर्धारण अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार किया था।

1.2. तदनंतर, पीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 2 जनवरी 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी के द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 में निर्धारित अनुबद्धताओं के आधार पर पीपीटी में कोयला आयात प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किये। जनवरी 2017 में इस तरह निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क गहरे ड्राफ्ट की कोयला बर्थ के लिए 14 जुलाई, 2008 को अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क पर 35.08% का सूचकांकन गुणक लागू किया गया था। यह आदेश भारत के राजपत्र में 21 फरवरी 2017 के राजपत्र संख्या 61 में अधिसूचित हुआ था।

2. तत्पश्चात्, पीपीटी ने “बीओटी आधार पर गहरी ड्राफ्ट कोयला आयात बर्थ का विकास” की परियोजना सफल बोलीकर्ता को अवार्ड की और पीपीटी द्वारा 4 अगस्त, 2017 को कलिंगा इंटरनैशनल कोक टर्मिनल पारादीप प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीपीएल) के साथ रियायत करार (सीए) पर हस्ताक्षर किये।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, आईसीटीपीपीएल ने 05 अक्टूबर, 2020 के अपने पत्र संख्या के आईसीटीपीपीएल/टीएएमपी/पीपीटी/01 के द्वारा 2 जनवरी 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभारों में सुधार चाहा है। केआईसीटीपीपीएल ने 05 अक्टूबर, 2020 के पत्र में किये गए निवेदन इस प्रकार हैं:

- (i). परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के साथ 4 अगस्त 2017 को किये गए रियायत करार (सीए) के अनुसार केआईसीटीपीपीएल परादीप पत्तन, ओडिशा में विकसित किये जा रहे गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल का सुग्राही (बीओटी परिचालक) है।
- (ii). पीपीटी के 19.04.2018 के ‘रियायत अवार्ड’ पत्र संख्या सीई/तकनीकी/डीसी/06/2015/28 के आधार पर परियोजना के आरंभ होने की तारीख 36 माह यानी 18.04.2021 है [केआईसीटीपीपीएल ने तुरंत संदर्भ के लिए 19.04.2018 के पीपीटी के पत्र की प्रति भी संलग्न की है।]
- (iii). परियोजना के निर्माण कार्यकलाप अग्रवर्ती चरण में है और परियोजना का परीक्षण जनवरी 2021 के दौरान आरंभ होगा और तत्पश्चात् 18.04.2021 को इसके आरंभ होने की तारीख से पहले ही इसका फरवरी/मार्च 2021 में परिचालन आरंभ हो जायेगा।
- (iv). केआईसीटीपीपीएल द्वारा पीपीटी में विकसित किये जा रहे गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल अब पीपीटी के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव पर आधारित है जिसके लिए प्राधिकरण ने 21.02.2017 की अधिसूचना संख्या 61 के द्वारा अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित किये हैं। इस प्रकार निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क, मुख्यतः 14.02.2008 की राजपत्र अधिसूचना के द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के आधार पर लिये गए हैं और जुलाई 2008 में गहरा ड्राफ्ट कोयला बर्थ के लिए निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाते हुए तथा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुपालन में तब से विधिवत सूचकांकन भी किया गया है।
- (v). चूंकि परियोजना आगामी 3/4 महीनों में परीक्षण परिचालन के लिए तैयार हो रही है, केआईसीटीपीपीएल ने उन प्रयोक्ताओं से संपर्क करना आरंभ किया जो पारादीप पत्तन में इस समय भारी मात्रा में कोयला आयात करते हैं ताकि वे उनसे कोयला प्रहस्तन सेवा करार कर सकें। पीपीटी के अनेकों प्रयोक्ताओं ने जिनसे केआईसीटीपीपीएल ने अपने कोयले को मशीनीकृत कोयला आयात टर्मिनल के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए संपर्क किया था, टर्मिनल विकास पर सार्थक रुख अपनाया क्योंकि इससे पत्तन सेवाओं की दक्षता में वृद्धि होगी। लेकिन उन्होंने फरवरी 2017 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभार के प्रतिकूल प्रभावों पर अपनी चिंताएं प्रकट कीं।

- (vi) प्रसंगवश, यह ज्ञात हो कि टाटा स्टील लिमिटेड, ने जो पारादीप पत्तन में कोयले का सबसे बड़ा आयातक है, इस संबंध में पहले ही प्राधिकरण के संपर्क किया है और प्राधिकरण द्वारा अप्रैल प्रशुल्क 2008 के आधार पर अनुमोदित संदर्भ भंडारण प्रभार ढांचे की उक्त दर की समीक्षा करने का अनुरोध किया है।
- (vii). प्राधिकरण ने, पीपीटी के अनुरोध पर, आरंभ में पारादीप पत्तन में गहरा ड्राफ्ट कोयला टर्मिनल के लिए 14.07.2008 को अप्रैल प्रशुल्क निर्धारण साथ ही गहरा ड्राफ्ट लौह अयस्क टर्मिनल के अप्रैल प्रशुल्क भी 16.08.2008 की राजपत्र अधिसूचना संख्या जी.133 के द्वारा निर्धारित किये थे। लेकिन, चूंकि दोनों ही परियोजनाएं आरंभ नहीं हो सकीं, पीपीटी ने प्राधिकरण को 2014 में नए लौह अयस्क टर्मिनल के लिए नए संदर्भ प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के और बाद में पीपीटी की मौजूदा सीक्यू-1 और सीक्यू-2 बर्थ को बीओटी आधार पर कोयला और चूना पत्थर के आयात के प्रहस्तन के मशीनीकरण के लिए अलग से संपर्क किया।
- (viii) कोयला और चूनापत्थर आयात प्रहस्तन के लिए सीक्यू-1 और सीक्यू-2 बर्थ मशीनीकरण परियोजना के मामले में, इस प्राधिकरण ने 29.09.2015 की राजपत्र अधिसूचना संख्या जीएन 335 के द्वारा 2015 में संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण किया। यह पाया गया है कि सीक्यू-1 और सीक्यू-2 बर्थ मशीनीकरण परियोजना के नए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण और अधिसूचित कराये गए जो 35.08% के डब्ल्यूपीआई आधारित सूचकांकन के साथ 2008 में गहरा ड्राफ्ट कोयला आयात टर्मिनल के अप्रैल प्रशुल्क के लिए की गई गणना पर आधारित थे।
- (ix) सीक्यू-1 और सीक्यू-2 बर्थ मशीनीकरण परियोजना के बारे में कोई अनुवर्ती कार्रवाई नहीं होने पर, पीपीटी ने गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल के विकास के नए संदर्भ प्रशुल्क को अंतिम रूप देने के लिए संपर्क किया। जैसा ऊपर कहा गया है कि उक्त संदर्भ प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा 21.02.2017 की राजपत्र अधिसूचना संख्या जी 61 में अधिसूचित कराये गए थे जो 2008 की मूल अप्रैल प्रशुल्क अधिसूचना के संदर्भ में थे और जिसमें वित्त वर्ष 2016-17 के लिए सूचकांकन कारक “शून्य” सुविचार में लिया गया था। बर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन सेवा दरें वही रहीं जैसी 2015 में पीपीटी की सीक्यू-1 और सीक्यू-2 बर्थ मशीनीकरण परियोजना के लिए निर्धारित की गई थीं। लेकिन, भंडारण प्रभार और निशुल्क अवधि की संदर्भ प्रशुल्क दरों को पोत परिवहन मंत्रालय और भारतीय पत्तन संघ के आयात कार्गो के ठहराव समय 30 दिन के रूप में सुविचार करने संबंधी सुझावों के आधार पर 2017 में आशोधित किया गया था।
- (x). टाटा स्टील लि. द्वारा 25.09.2020 के अपने पत्र में उठाया गया मुद्दा प्राधिकरण द्वारा 2017 में अधिसूचित भंडारण प्रभार संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा से संबंधित है। इस संबंध में पारादीप पत्तन में गहरा ड्राफ्ट लौह अयस्क टर्मिनल के साथ-साथ गहरा ड्राफ्ट कोयला टर्मिनल के विकास के भंडारण प्रभार के लिए 2008 अप्रैल प्रशुल्क अधिसूचना के उक्त आदेश के उद्धरण नीचे प्रस्तुत हैं:-

प्राधिकरण अधिसूचना संख्या जी-133 दिनांक 16.08.2008 के अनुसार गहरा ड्राफ्ट कोयला टर्मिनल के भंडारण प्रभार			प्राधिकरण अधिसूचना संख्या जी-133 दिनांक 16.08.2008 के अनुसार गहरा ड्राफ्ट लौह अयस्क टर्मिनल के भंडारण प्रभार		
रु. में दर प्रति टन			रु. में दर प्रति टन		
निशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो पर पांच दिन की दर	शेष कार्गो पर 6वें से 10वें दिन की दर	शेष कार्गो पर 11वें दिन से आगे की दर	निशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो पर पांच दिन की दर	शेष कार्गो पर 6वें से 10वें दिन की दर	शेष कार्गो पर 11वें दिन से आगे की दर
12	24	48	12	24	46

**टिप्पणः:** (i) निशुल्क अवधि के पश्चात स्टैकयार्ड में भंडारण कार्गो के लिए भंडार प्रभार कोयले के लिए 10 दिन और लौह अयस्क के लिए 18 दिन अनुज्ञेय हैं।

(ii) दोनों ही मामलों में, अनुमोदित भंडार प्रभार की दर संबंधित निशुल्क दिवसों के पश्चात् विभिन्न स्लैबों के लिए “प्रति टन” आधार पर अनुमोदित थी।

- (xi). ऊपर से यह देखा जा सकता है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किये गए प्रशुल्क से यह देखा जा सकता है कि भंडारण प्रभार लौह अयस्क और कोयला टर्मिनल के लिए " केवल प्रति टन" आधार पर विनिर्दिष्ट निशुल्क दिवसों के पश्चात् विभिन्न स्लैबों के संदर्भ से अनुमोदित किये गए थे। वहां दी गई दरे "प्रति टन प्रति दिन आधार" पर थीं।
- (xii). प्राधिकरण द्वारा बर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन प्रभार का 2015 (सीक्यू-1 और सीक्यू-2 के लिए) के साथ-साथ 2017 (गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल) के लिए प्रशुल्क 2008 में पीपीटी के कोयला टर्मिनल के लिए अनुमोदित विधिवत् सूचकांकन के साथ है। परंतु दुर्भाग्यवश, भंडारण प्रभार की दर संपूर्ण प्रशुल्क ढांचे के संदर्भ से विभिन्न स्लैबों के लिए "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर राखी गई न कि " प्रति टन" आधार पर। इसलिए, कोयला टर्मिनल के लिए अनुमोदित 2017 के संदर्भ प्रशुल्क के अनुसार पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त स्पष्टीकरण के आधार पर भंडारण प्रभार ढांचा निशुल्क दिवसों को 10 दिन से बढ़ा कर 15 दिन का देने के बावजूद भी टर्मिनल के भावी प्रयोक्ता को मंहगा पड़ेगा जो 2008 के प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार संकल्पित 1% से भी अधिक होगा।
- (xiii) इसे 1,00,000 एमटी कोयले के आयात के संदर्भ में, संभावित 30 दिन के ठहराव समय के साथ, किये गए तुलनात्मक, परिकलन से देखा जा सकता है, जैसा नीचे की सारणी में दिखाया गया है:-

**अपफ्रंट प्रशुल्क 2008 बनाम संदर्भ प्रशुल्क 2017 के आधार पर पीपीटी में कोयला आयात में भंडारण प्रभार का लागत प्रभाव**

एक पोत में आयातित मात्रा (एमटी में)	2008 के अनुसार प्रोद्भूत भंडारण प्रभार					2017 के अनुसार प्रोद्भूत भंडारण प्रभार				
	सुपुर्दगी का औसत समय	पार्सल का सुपुर्दगी %	मात्रा (एमटी में)	दर (प्रति एमटी रु. में)	भंडारण प्रभार की राशि (रु. में)	सुपुर्दगी का औसत समय	पार्सल का सुपुर्दगी %	मात्रा (एमटी में)	दर (प्रति एमटी रु. में)	भंडारण प्रभार की राशि (रु. में)
100000	निशुल्क दिवसों के 10 दिन के भीतर	70	70000	0	0	निशुल्क दिवसों के 15 दिन के भीतर	70	70000	0	0
	निशुल्क दिवस के बाद पहले 5 दिन	10	10000	12	120000	निशुल्क दिवस के बाद पहले 16वें से 25 दिन तक	20	20000	16.21	1621000
	निशुल्क दिवस के बाद 6ठे से 10वें दिन	10	10000	24	240000	**				
	निशुल्क दिवस के बाद 11वें दिन से	10	10000	48	480000	निशुल्क दिवस के बाद 25वें दिन से	10	10000	32.42	810500
	योग				840000					2431500
	समेकित दर प्रति टन				8.4					24.32
	2008 पर 2017 में % तुलना									289.46

\*\* भंडारण प्रभार के कुल दिवस औसतन 5 दिन के लिए परिकलित किये गए हैं यद्यपि सुपुर्दगी 10 दिन से अधिक में भी हो सकती है स्लैब दर प्रति एमटी प्रति दिन है।

## भंडारण प्रभार के कुल दिन औसतन 2.5 दिन लिये गए हैं सुपुर्दगी 5 दिन से 30 दिन तक भी हो सकती है।

\$ कार्गो की सुपुर्दगी के आधार पर दर भिन्न हो सकती है।

टिप्पण: 2008 में सुविचारित निशुल्क दिवस 10 थे और 2017 में 15 दिन।

- (xiv). इस संबंध में, यद्यपि प्राधिकरण द्वारा बर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन प्रभार को वास्तविक सूचकांकन के अनुसार 2008 की दरों पर 35.08% बढ़ा दिया गया है परंतु भंडारण प्रभार ढांचे में 2008 की तुलना के अनुसार 2017 में 289.46% का प्रभाव पड़ता है। यह अत्यधिक है और इसलिए पूरी समीक्षा करने की या सुधार करने की जरूरत है क्योंकि यह वास्तविक परिकलन के अनुसार परियोजना में 1% प्रत्याशित राजस्व से काफी अधिक है।
- (xv). इसका अर्थ यह है कि वर्तमान अधिसूचना के अनुसार संभावित प्रयोक्ताओं के लिए यह टर्मिनल काफी मंहगा होगा और इसलिए परादीप पत्तन को और टर्मिनल विकासक पत्तन दोनों को ही अप्रत्याशित लाभ होगा परंतु दूसरी ओर यह बड़ा गंभीर प्रयोक्ता प्रतिकूल होगा। इससे ऐसी स्थिति उत्पन्न होगी कि कोई भी प्रयोक्ता टर्मिनल की सेवाएं प्राप्त करने के लिए नहीं आयेगा और टर्मिनल की सृजित की गई आस्तियां बेकार पड़ी रहेंगी। साथ ही साथ, प्रयोक्ता अपने पोतों को आस-पास के निजी पत्तनों को ले जायेगा जो 60 दिन की निशुल्क अवधि प्रदान करते हैं और कि अन्य महापत्तनों को ले जायेगा जिनके प्रशुल्क ढांचे में भंडारण प्रभार बेहतर हैं जिससे पीपीटी का समग्र हित हानिकारक होगा।
- (xvi) इस संबंध में, प्राधिकरण द्वारा विशाखापट्टणम पत्तन के 2013 में ईक्यू-1क परियोजना (04.02.2013 की जी संख्या 26) के अनुमोदित प्रभार और इसी प्रकार के कार्गो, के लिए 2015 में पीपीटी के सीक्यू-1 और सीक्यू-2 मशीनीकरण परियोजना के लिए अनुमोदित भंडारण प्रभारों की तुलना नीचे सारणी में दी जाती है:

**पीपीटी की सीक्यू-1 और सीक्यू-2 परियोजना बनाम वीपीटी की ईक्यू-1क परियोजना में कोयला प्रशुल्क के भंडारण प्रभारों की तुलना**

दर रु. में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका एक भाग			
वस्तु (कोयला आयात)	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष कार्गो पर पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो पर 6 <sup>ठें</sup> दिन से 10 <sup>वें</sup> दिन की दर	शेष कार्गो पर 11 <sup>वें</sup> दिन से आगे की दर
पीपीटी की सीक्यू-1 और सीक्यू-2 बर्थ की मशीनीकरण परियोजना (2015 का प्रशुल्क आदेश)	16.21	32.42	64.84
विजाग पत्तन न्यास ईक्यू-1 क (2013 का प्रशुल्क आदेश)	1.61	3.22	6.44
<b>% में तुलना</b>	<b>1006.83</b>	<b>1006.83</b>	<b>1006.83</b>

इससे स्पष्ट पता चलता है कि 2015 में पीपीटी परियोजना के भंडारण ढांचे की अन्य महापत्तन (वीपीटी) में उसी प्रकार की परियोजना और उसी किस्म के कार्गो से तुलना करने पर 1000% से भी अधिक है।

- (xvii). पीपीटी के गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल का 2017 का संदर्भ प्रशुल्क आदेश का सीक्यू-1 और सीक्यू-2 मशीनीकरण परियोजना के लिए प्राधिकरण के 2015 का आदेश सीधा संदर्भ रखता है। इसलिए यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि पीपीटी स्थित हमारी वर्तमान परियोजना के भंडारण प्रभार अत्यधिक हैं और उनमें सुधार की आवश्यकता है ताकि परियोजना के लिए पर्याप्त कार्गो आकर्षित किया जा सके। अन्यथा केआईसीटीपीपीएल द्वारा किया गया निवेश बेकार पड़ा रहेगा जो कि पूरी तरह से राष्ट्रीय हानि है।

3.2. इस प्रकार, केआईसीटीपीपीएल ने इस प्राधिकरण को निम्न पहलुओं पर सुविचार करने का अनुरोध किया है:-

- (i). प्राधिकरण के 2008 के प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश के अनुलग्नक 3 मद संख्या 2 के अनुसार कोयला भंडारण के लिए निशुल्क दिवस 25 दिन होने चाहिए।
- (ii). गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल के भंडारण प्रभारों के संदर्भ में उपरोक्त विसंगति की समीक्षा या तो परादीप पत्तन स्थित जेएसडब्ल्यू परादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा विकसित गहरा जल लौह अयस्क टर्मिनल के समान आधार पर 03 मार्च, 2020 की राजपत्र अधिसूचना संख्या 97 में अधिसूचित प्रशुल्क आदेश के अनुसार की जाये क्योंकि दोनों ही टर्मिनलों की एक समान अपफ्रंट भंडारण प्रभार दर है और 2008 की प्राधिकरण की अधिसूचना में स्लैब दर प्रति टन है। इसका अनिवार्यता यही अर्थ है कि प्राधिकरण को “प्रति एमटी प्रति दिन” की कोयला भंडारण प्रभार स्लैब दर को 10 दिन से विभाजित करना होगा (यानी 16.21 रु. “प्रति टन प्रति दिन” बदल कर 10 दिन के पहले स्लैब के लिए 1.62 रु. “प्रति टन प्रति दिन” हो जायेगा और दूसरे स्लैब के लिए 32.42 रु. 3.24 रु. “प्रति टन प्रति दिन” हो जायेगा। यदि यह नहीं किया जाता, तो इससे प्रशुल्क नीति 2008 बड़ी गंभीरता से निष्फल हो जायेगी जो भंडारण प्रभार राजस्व परियोजना के मात्र 1% पर सुविचार करती है। शेष राजस्व कार्गो प्रहस्तन (98%) और विविध राजस्व (1%) से होता है।)
- (iii). टर्मिनल का जनवरी 2021 में परीक्षण परिचालन आरंभ होगा, पीपीटी के लिए फरवरी 2017 के गहरा जल कोयला टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क को उपरोक्तानुसार परिवर्तित करने का अनुरोध किया जाता है और साथ ही वित्त वर्ष 2017-18 से डब्ल्यूपीआई आधारित सूचकांकन गुणक की अनुमति के साथ हमारे टर्मिनल के लिए अधिसूचित किये जाएं यानी कलिंगा इंटरनैशनल कोयला टर्मिनल परादीप प्राइवेट लिमिटेड में सेवाओं के प्रशुल्क।

3.3. केआईसीटीपीपीएल ने इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन देने के साथ ही पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग (एमओपीएसडब्ल्यू) को भी इस मामले में अभ्यावेदन दिया। इस मामले में एमओपीएसडब्ल्यू से इस आदेश के पारित किये जाने तक कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

4.1 मैसर्स टाटा स्टील लिमिटेड (टीएसएल) ने 25 सितंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा कोयला आयात टर्मिनल के लिए निर्धारित भंडारण प्रभारों के संबंध में अभ्यावेदन दिया है। टीएसएल द्वारा किये गए निवेदनों का सार इस प्रकार है:

- (i). इस समय टाटा स्टील ग्रुप ओडिशा और झारखंड स्थित अपने स्टील प्लांटों के लिए परादीप पत्तन पर (पीपीटी) 7 मिलियन टन कच्चे माल का प्रति वर्ष आयात करता है अर्थात् कोयला, चूना पत्थर, डोलोमाइट आदि और यह पीपीटी में शुष्क बल्क कार्गो का सबसे बड़ा आयातक है। 2016 में पीपीटी ने पत्तन में पूर्णतः मशीनीकृत गहरा जल कोयला टर्मिनल के विकास के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण को संपर्क किया। तदनुसार प्राधिकरण ने संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुसरण में उक्त टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए 2 जनवरी 2017 को एक आदेश पारित किया। ऐसा करते समय, प्राधिकरण ने परादीप पत्तन स्थित कोयला टर्मिनल के लिए जुलाई 2008 में नियत अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाया जैसा उक्त आदेश के पैरा 4(iii) में बताया गया है:-

*उल्लेखित है कि पीपीटी के लिए तापीय कोयला और तापीय कोयला से भिन्न वस्तु का डीप ड्राट कोयला बर्थ पर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008 दिनांक 14 जुलाई 2008 के द्वारा पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है इस लिए यह प्राधिकरण पीपीटी को प्रस्तावित नई कोयला बर्थ के लिए जुलाई 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क को उपयुक्त सूचकांकन सहित अपनाने की अनुमति देती है।*

- (ii). ऊपर संदर्भित जुलाई 2008 का प्रशुल्क आदेश गहरा ड्राफ्ट लौह अयस्क बर्थ और गहरा ड्राफ्ट कोयला बर्थ के निर्माण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क नियत करने के लिए पीपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में 14 जुलाई 2008 को पारित आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी है।

2017 के उक्त आदेश के अनुसार, पोत परिहवन मंत्रालय (एमओएस) / भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) द्वारा दिये गए संकेतों को ध्यान में रखते हुए कि वर्तमान परिदृश्य में आयातित कार्गो के लिए ठहराव समय 30 दिन से अधिक होता है (2017 के आदेश का पैरा 4 (v) देखें) को ध्यान में रखते हुए यह प्राधिकरण निशुल्क अवधि को 10 दिन से 15 दिन करने को सहमत हुआ था और यह भी कि भंडारण स्लैब को भी 5 दिन के स्लैब को संशोधित कर 10 दिन का स्लैब किया गया था। हालांकि, ऐसा करते समय, भंडारण प्रभार प्रशुल्क 5 दिन के लिए 12 रु. एमटी को भी आशोधित कर पहले 10 दिन के लिए 16.21 रु./एमटी किया गया था। इस प्रकार, 30 दिन रुकने वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभार स्वतः इस प्रकार निकलेगा (15 दिन निशुल्क अवधि + 16.21रु./टन x 10 दिन + 32.42 रु./टन x 5 दिन) यानी 324रु. प्रति टन [कार्गो प्रहस्तन प्रभार का ~185%]। यह अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों को निष्फल कर देता है। जिनमें यह अपेक्षा की गई है कि भंडारण प्रभारों का निर्धारण टर्मिनल की कुल राजस्व अपेक्षा के 1% को वसूल करने के लिए होगा। इसके अतिरिक्त, वे यह भी कहते हैं कि भंडारण प्रभार 25 दिन की अनुज्ञेय अवधि से इतर लगाये जाने चाहिए। नीचे 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार कोयला टर्मिनल में दी जा रही सुविधाओं के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रतिमानों के उद्धरण दिये गए हैं:-

- (iii). **मामला संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी का अनुलग्नक VI जिसमें पारादीप पत्तन में गहरा ड्राफ्ट लौह अयस्क बर्थ और गहरा ड्राफ्ट कोयला बर्थ के निर्माण के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के मामले में जुलाई 2008 के 14वें दिन आदेश पारित किया नीचे पुनरुद्धरित किया जाता है:-**

भंडारण प्रभार- अनुमत निशुल्क अवधि से इतर स्टैकयार्ड में भंडारण कार्गो के भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:

(दर रु. प्रति टन)

क्र.सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पांच दिन की दर	शेष कार्गो पर 6वें दिन से 10वें दिन तक की दर	शेष कार्गो पर 11वें दिन और उससे आगे की दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	12	24	48

- (iv). **पारादीप पत्तन में बीओटी आधार पर आयातित कोयला प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ के विकास के लिए पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव के मामले में मामला संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी के प्रति जनवरी 2017 के 2सरे दिन पारित आदेश का पैरा 4 (iii) नीचे पुनरुद्धरित किया जाता है:-**

उल्लेखित है कि पीपीटी के लिए तापीय कोयला और तापीय कोयला से भिन्न वस्तु का डीप ड्राट कोयला बर्थ पर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008 दिनांक 14 जुलाई 2008 के द्वारा पहले ही अनुमोदित किया जा चुका है इस लिए यह प्राधिकरण पीपीटी को प्रस्तावित नई कोयला बर्थ के लिए जुलाई 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क को उपयुक्त सूचकांकन सहित अपनाने की अनुमति देती है।

- (v). **इससे आगे पैरा 4 (v) का भी उल्लेख किया जाता है जो इस प्रकार है:**

जुलाई, 2008 के प्रशुल्क आदेश में 10 दिन निशुल्क अवधि के तथा प्रभार्य स्लैब 1 से 5 दिन (निशुल्क अवधि के बाद) तथा 11 वें दिन से आगे के लिए अप्रेंट प्रशुल्क आदेश निर्धारित है। नई कोयला बर्थ के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में 15 दिन निशुल्क अवधि तथा प्रभार्य अवधि निशुल्क अवधि के बाद 1 से 10 दिन तथा 26 वें दिन आगे के लिए स्लैब दिए गए हैं। निशुल्क अवधि तथा भंडारण संरचना में प्रस्तावित बदलाव के समर्थन में पीपीटी का कथन है कि विभिन्न पतनों में स्थापित टर्मिनलों पर

निशुल्क अवधि तथा भंडारण स्लैबों के विषय पर प्रचालन की दृष्टि से गंभीर मुद्दों तथा विवादों का समाधान करना पड़ा है।

- (vi). हालांकि, निशुल्क अवधि से इतर भंडारण प्रभारों को, जिन्हें मूल रूप से “रु. प्रति एमटी” पर निर्धारित किया गया था, बदल कर, 2008 के मूल आदेश के अनुसार प्रत्येक ब्लॉक में दिनों की संख्या को निरपेक्ष संख्या से विभाजित किये बिना, “रु. प्रति एमटी प्रति दिन” कर दिया गया था। इस प्रकार, ‘5 दिन के ब्लॉक के लिए 12 रु. प्रति एमटी’ के प्रभार को बदल कर 5 दिन के ब्लॉक के लिए 12 रु. प्रति एमटी प्रति दिन’ कर दिया गया। जिसे डब्ल्यूपीआई गुणक से सूचकांकित भी किया गया। इस प्रकार निर्धारित भंडारण प्रभार निम्नवत् हैं:-

क्रम सं.	विवरण	निशुल्क अवधि के पश्चात प्रथम 10 दिन के लिए दर	26वें दिन से आदेशों के लिए
1.	कोयला (सभी प्रकार का)	रु. 16.21 प्रति मी.टन	रु. 32.42 प्रति मी टन

#### टिप्पणः

- (i). 15 दिन की निशुल्क अवधि प्रदान की जाएगी। आयातित कार्गो के लिए निशुल्क अवधि आयातित कार्गो के पत्तन में वास्तविक तौर पर प्राप्त होने से आरंभ होगी। निशुल्क अवधि की गणना के लिए सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के अकार्य दिवस शामिल नहीं हैं।
- (ii). कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि से इतर सभी कार्य दिवसों के लिये देय होंगे, जिनमें टर्मिनल के अकार्य दिवस और सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश भी शामिल होंगे।
- (iii). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिये प्रोदभूत नहीं होंगे जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किये जाने पर टर्मिनल परिचालक कार्गो की सुपुर्दगी / लदान करने में असमर्थ होता है, जिसके कारण टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य हों।
- (vii). परादीप पत्तन में एक प्रयोक्ता और बृहदमात्रा में कोयला आयातक के रूप में, हम परिचालित किये जा रहे नए कोयला टर्मिनल की सेवाएं प्राप्त करना चाहते हैं। लेकिन, इस प्रकार निर्धारित कोयला प्रभार व्यापार के प्रतिकूल है और नया कोयला टर्मिनल आर्थिक रूप से अनाकर्षक हो जायेगा। हम यह महसूस करते हैं कि कई दशकों से पीपीटी के पत्तन प्रयोक्ता होने के नाते, प्राधिकरण और परादीप पत्तन न्यास को ऐसे प्रशुल्क निर्धारण से पूर्व पत्तन प्रयोक्ताओं को भी विश्वास में लेना चाहिए।
- हम आपसे अनुरोध करते हैं कि परादीप पत्तन के नए कोयला टर्मिनल पत्तन के लिये निर्धारित भंडारण प्रभार की समीक्षा करें और इनमें (क) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार निशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन किया जाये; (ख) “रुपये प्रति एमटी प्रति दिन को 5 दिन से भाग करते हुए संशोधित किया जाए [यानी 16.21 रु. प्रति एमटी प्रति दिन परिवर्तित हो कर 3.24 रु. प्रति एमटी प्रति दिन हो और इसी प्रकार अगले स्लैब भी परिवर्तित होंगे]

4.2. टीएसएल ने अपने अभ्यावेदन की प्रति पीपीटी और केआईसीटीपीपीएल को इस अनुरोध के साथ प्रेषित की है कि वे इस मामले को प्राधिकरण के साथ उठायें।

4.3. इसी प्रकार का अभ्यावेदन स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (एसएआईएल) से भी उनके 5 अक्टूबर, 2020 के ई-मेल से प्राप्त हुआ है कि भंडारण प्रभार में विसंगति की समीक्षा की जाये और केआईसीटीपीपीएल के प्रशुल्क ढांचे में आवश्यक संशोधन किये जाएं। सेल द्वारा किये गए निवेदनों का सारांश इस प्रकार है:-



- (i). मैसर्ज कलिंगा इंटरनैशनल कोक टर्मिनल पारादीप प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीपीएल) पारादीप पत्तन में बीओटी आधार पर मशीनीकृत कोयला टर्मिनल का विकास कर रहा है। मैसर्ज केआईसीटीपीपीएल ने अपनी सुविधा के प्रयोग के लिए सेल से संपर्क साधा है जो परीक्षणाधीन है।
- (ii). उनके प्रस्ताव का अध्ययन करने पर, यह पाया गया है कि केआईसीटीपीपीएल के नए कोयला टर्मिनल के लिए लागू की जाने वाली प्राधिकरण की अधिसूचना के अनुसार भंडारण प्रभार पारादीप पत्तन के साथ-साथ निकटवर्ती महापत्तनों में परम्परागत सुविधाओं की तुलना में काफी अधिक हैं। यह पाया गया है कि भिन्न-भिन्न अवधियों के लिए “प्रति दिन प्रति एमटी” के लिए निर्धारित की गई भंडारण दर अत्यधिक ऊंची है। हमारे आकलन में एक बैंड के भीतर दिये गए प्रभार संपूर्ण अवधि के लिए हैं जो उपयुक्त पाये जायेंगे। जिनका प्रयोग व्यापार, सेल सहित, आयातित कोयला प्रहस्तन के लिये किया जाता है पारादीप, विज्ञाण जैसे महापत्तनों में अन्य सुविधाओं से न्यूनाधिक तुलनीय बना देते हैं।
- (iii). सेल प्राधिकरण को अनुरोध करता है कि भंडारण प्रभार में विसंगति की समीक्षा करे और यथाशीघ्र केआईसीटीपीपीएल के प्रशुल्क ढांचे का आवश्यक संशोधन पारित करें क्योंकि नई सुविधा शीघ्र ही आरंभ होने वाली है।

4.4. केआईसीटीपीपीएल और सेल के अभ्यावेदनों की एक-एक प्रति पीपीटी को 05 नवंबर, 2020 के पत्र के द्वारा अग्रेषित की गई कि वे उक्त पार्टियों द्वारा किये गए अभ्यावेदनों पर अपनी टिप्पणियां दें। पीपीटी को उक्त परियोजना से संबंधित बोली दस्तावेज के साथ-साथ बोलीकर्ताओं को पीपीटी द्वारा उपलब्ध कराये गए प्रारूप रियायत करार की प्रति भी उपलब्ध कराने का अनुरोध किया गया। इस संबंध में, पीपीटी ने अपने 13 नवंबर, 2020 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये:

- (i). पारादीप पत्तन में बीओटी आधार पर कोयला आयात प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ के विकास के लिए प्रशुल्क आदेश, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत 15/12/2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी के द्वारा प्राधिकरण ने जारी किये थे। उपरोक्त को अपनाये जाने से संबंधित पृष्ठभूमि तथ्य प्राधिकरण के आदेश में तैथिक क्रम से ब्यौरे बार दिये गए हैं।  
[15.12.2016 वह तारीख है जिस तारीख को पीपीटी द्वारा दरमान के लिए व्यक्त की गई अन्यावश्यकता को ध्यान में रखकर दरमान पीपीटी को अग्रिम में सूचित किये गए थे ताकि परियोजना के संबंध में आवश्यक कार्रवाई आरंभ की जा सके।]
- (ii). जहां तक भंडारण प्रभारों उगाही की यूनिट और निशुल्क भंडारण अवधि आदि का संबंध है, तथ्य इस प्रकार हैं:
  - (क). बोलिया 15.16.2016 के प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी के हवाले से लागू प्रशुल्क विनिर्दिष्ट करते हुए मंगवाई गई थीं। लागू भंडारण प्रभार, उगाही की यूनिट, निशुल्क भंडारण अवधि आदि प्राधिकरण के उक्त आदेश में अनुबद्ध हैं।
  - (ख). इस तथ्य को सुविचार में लेने हुए कि 15.12.2016 के प्राधिकरण के उक्त आदेश को बोली चरण में ही सुस्पष्ट विनिर्दिष्ट कर दिया गया और बाद में रियायत करार में भी दर्शाया गया, प्रशुल्क आदेश में उल्लिखित भंडारण प्रभार अभिभावी होंगे और उनका अनुपालन किया जाए।
  - (ग). ऊपर दिये गए तथ्यों के आलोक में 15.12.2016 के प्राधिकरण के आदेश में उल्लिखित लागू भंडारण प्रभारों उगाही की यूनिट, निशुल्क अवधि आदि, को बोली पश्च परिवर्तन समझा जायेगा जो कंसेशनिंग प्राधिकरण के स्वीकार करने के कार्यक्षेत्र से इतर होगा।
- (iii). इसके अतिरिक्त, सेल और टीएसएल द्वारा संसूचित टिप्पणियों को नोट कर लिया गया है। लेकिन, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क अथवा प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना के बाद संशोधित प्रभारों का

अनुपालन तो करना ही होगा। बीओटी परिचालक अपने ग्राहकों/प्रायोक्ताओं को लागू प्रभारों में, जिन्हें अधिसूचित किया गया है और रियायत करार में अंतर्विष्ट किया गया है, छूट दे सकता है।

4.5. पीपीटी ने 13 नवंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा उक्त परियोजना से संबंधित बोली दस्तावेज के साथ-साथ बोलीकर्ताओं को पीपीटी द्वारा उपलब्ध कराये गए प्रारूप रियायत करार की प्रति भी उपलब्ध करायी है।

4.6. प्रारूप रियायत करार से, जो बोली दस्तावेजों का एक भाग है, यह देखा जा सकता है कि भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट “प्रति टन प्रति दिन” है जो प्रारूप रियायत करार के परिशिष्ट-12 में दिया गया है। यह जनवरी, 2017 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार प्रतीत होता है:

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष कार्गो पर पहले 10 दिन की दर	शेष कार्गो पर 26वें दिन से आगे की दर
	कोयला (सभी प्रकार का)	16.21 रु. प्रति एमटी प्रति दिन	32.42 रु. प्रति एमटी प्रति दिन

उक्त भंडारण प्रभार अनुसूची पीपीटी द्वारा केआईसीटीपीपीएल के साथ हस्ताक्षरित रियायत करार का भाग हैं।

4.7. बोली पूर्व बैठक के दौरान विभिन्न संभावित बोलीकर्ताओं द्वारा उठाये गए प्रश्नों में (जो पीपीटी द्वारा केआईसीटीपीपीएल के साथ हस्ताक्षरित रियायत करार का भाग हैं। किसी ने भी संवर्धित भंडारण प्रभारों को उजागर नहीं किया।

5.1. कोयला परियोजना के लिए पीपीटी द्वारा चाहा गया संदर्भ प्रशुल्क, संबंधित प्रयोक्ताओं को सुने जाने के पश्चात् पहले से निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को ही अपनाया गया था। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 तब प्रयोक्ताओं से परामर्श की कोई अपेक्षा नहीं रखते जब प्रयोक्ताओं से पहले किये गए परामर्श के अनुसार पहले से अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव रखता है। इसलिए 2 जनवरी, 2017 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना से पहले किसी संयुक्त सुनवाई का आयोजन नहीं किया गया।

5.2. तथापि, कुछेक प्रयोक्ताओं ने पीपीटी के संबंध में जनवरी, 2017 के आदेश में अनुमोदित उच्च भंडारण प्रभारों के बारे में अभ्यावेदन दिया है। जैसा अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.4 में अनुबद्ध है, प्राधिकरण दरमानों के गलत प्रयोजन की पूछताछ कर सकता है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.5 में उपबंध है कि प्राधिकरण इस प्रश्न को जो किसी निजी परिचालक के दरमानों में स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या से उठते हैं और स्थिति कथन निर्णीत कर सकता है। इसलिए, और केआईसीटीपीपीएल, टीएसएल और सेल द्वार किये गए अभ्यावेदनों को निपटाने के लिए, संबंधित पक्षों को सुनवाई का एक अवसर दिया जाये।

5.3. कोविड-19 महामारी को देखते हुए और वर्चुअल बैठकें आयोजित करने के संबंध में तत्कालीन पोत-परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 16 अप्रैल 2020 के पत्र संख्या 11053/30/2020-समन्वय के अनुपालन में, संदर्भाधीन मामले में वीडियो कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से 23 दिसंबर, 2020 को एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। केआईसी टीपीएल ने अपने प्रस्ताव का एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई के दौरान केआईसी टीपीएल, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और पीपीटी ने भी अपने-अपने निवेदन रखे।

6. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

7. मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- पीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 में निर्धारित अनुबद्धताओं के आधार पर पीपीटी में आयातित कोयला प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ के

विकास के लिए इस प्राधिकरण ने 2 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी के द्वारा संदर्भ प्रशुल्क नियत किये। जनवरी 2017 में इस प्रकार निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश में अनुबद्ध उपबंधों के आधार पर गहरे डुबाव वाली कोयला बर्थ के लिए वर्ष 2008 में अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क पर 35.08% के सूचकांकन गुणक को लागू करने के पश्चात किया गया था।

- (ii). पीपीटी ने बीओटी आधार पर गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल के विकास की परियोजना कलिंगा इंटरनेशनल कोल टर्मिनल परादीप प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीपीएल) को अवार्ड की और 4 अगस्त, 2017 को केआईसीटीपीपीएल के साथ रियायत करार (सीए) पर हस्ताक्षर किये। केआईसीटीपीपीएल ने सूचित किया कि नई कोयला बर्थ के निर्माण/मशीनीकरण का कार्य पूरी गति से चल रहा है और परियोजना आंशिक परिचालन के लिये 31 मार्च, 2021 को खोले जाने की सम्भावना है और इसे अप्रैल 2021 तक पूरी तरह से परिचालन आरम्भ हो जायेगा।
- (iii). इस पृष्ठभूमि में, केआईसीटीपीपीएल ने 5 अक्तूबर, 2020 के अपने अभ्यावेदन में यह बताया कि पीपीटी में आयातित कोयला प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ के बीओटी आधार पर विकास के लिए जनवरी 2017 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में कुछ गलतियां हैं और इस प्रकार इस प्राधिकरण को इन अशुद्धियों का सुधार करने को कहा। केआईसीटीपीपीएल ने बताया कि जनवरी, 2017 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में निर्धारित भंडारण प्रभार काफी अधिक हैं और काफी महंगे पड़ेंगे। अतः जब तक भंडारण प्रभारों को संशोधित नहीं कर दिया जाता तो केआईसीटीपीपीएल का यह मत है कि वह पर्याप्त मात्रा में कार्गो को आकर्षित करने की स्थिति में नहीं होगा और टर्मिनल का प्रयोग संभावित प्रयोक्ताओं के लिये व्याहारिक नहीं होगा जो न तो पीपीटी के और न ही केआईसीटीपीपीएल के हित में होगा।
- (iv). चूंकि इस कोयला परियोजना के लिए पीपीटी द्वारा चाहा गया संदर्भ प्रशुल्क संबंधित प्रयोक्ताओं और संभावित बोलीकर्ताओं की सुनवाई के पश्चात पहले से निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाया जाना ही था और चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 तक प्रयोक्ताओं से परामर्श प्रक्रिया अपनाये जाने के पश्चात् पहले से अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाये जाने का प्रस्ताव रखा जाता है। इसलिए 02 जनवरी, 2017 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश को अधिसूचित करने से पूर्व कोई संयुक्त सुनवाई नहीं रखी गई। यह उल्लेखनीय है कि यद्यपि इस परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क 02 जनवरी 2017 के आदेश द्वारा निर्धारित किये गये, यह बोली दस्तावेजों का एक भाग थे, जब किसी भी बोलीकर्ता ने 'तथाकथित गलतियों' को इंगित नहीं किया। केआईसीटीपीपीएल द्वारा इंगित की गई प्रत्येक अशुद्धि और उस पर विश्लेषण पर नीचे के पैराओं में चर्चा की जा रही है:-

(v). **निशुल्क दिवस:**

(क). **केआईसीटीपीपीएल द्वारा किया गया निवेदन:**

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार किसी कोयला टर्मिनल के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि 25 दिन होनी चाहिए और भंडारण प्रभार उस निःशुल्क अवधि के बाद ही लागू होंगे। परंतु इस परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क में निःशुल्क भंडारण दिवस मात्र 15 ही दिये गये हैं।

(ख). **विश्लेषण:**

- (i). जुलाई, 2008 अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में परिणत होने वाले पीपीटी के प्रस्ताव में पीपीटी ने 10 दिन की निःशुल्क अवधि पर सुविचार किया है जो अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा अनुबद्ध 25 दिनों से भिन्न था। पीपीटी के अनुसार, उतरायी का काम पूरा होने के बाद, उस समय प्रचलित स्थितियों के अनुसार, मानकों में यथा अनुबद्ध 25 दिन की निशुल्क अवधि देना अनिवार्य नहीं था। अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर तथा पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर

दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों में आवश्यक समंजन करने की अनुमति देता है। अतः 2008 में पीपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में कोयला टर्मिनल के लिये 10 दिन की निशुल्क अवधि अनुमोदित की गयी थी।

- (ii). तत्पश्चात्, पीपीटी जब पीपीटी में नए कोयला बर्थ के संदर्भ प्रशुल्क नियत करने के लिए जुलाई, 2008 में यथानिर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाये जाने के प्रस्ताव के साथ आया, तब पीपीटी ने निशुल्क दिवसों की संख्या 10 दिन से बढ़ा कर 15 दिन कर दी। इस संबंध में, 2 जनवरी, 2017 के आदेश के पैरा संख्या 4(v) की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है जिसे नीचे पुनः उद्धरित किया जाता है:

“ जुलाई, 2008 के प्रशुल्क आदेश में 10 दिन निशुल्क अवधि के तथा प्रभार्य स्लैब 1 से 5वें दिन, निशुल्क अवधि के बाद 6ठे से 10वें दिन तथा 11वें दिन से आगे के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश निर्धारित है। नई कोयला बर्थ के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में 15 दिन निशुल्क अवधि तथा प्रभार्य अवधि निशुल्क अवधि के बाद 1 से 10 दिन तथा 26 वें दिन आगे के लिए स्लैब दिए गए हैं। निशुल्क अवधि तथा भंडारण संरचना में प्रस्तावित बदलाव के समर्थन में पीपीटी का कथन है कि विभिन्न पतनों में स्थापित टर्मिनलों पर निशुल्क अवधि तथा भंडारण स्लैबों के विषय पर प्रचालन की दृष्टि से गंभीर मुद्दों तथा विवादों का समाधान करना पड़ा है। इस संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) / भारतीय पतन संस्था (आईपीए) ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि आयातित कार्गो के लिए वर्तमान परिप्रेक्ष्य में पड़ाव का समय 30 दिन से अधिक होता है। इस स्थिति में आईपीए/एमओएस की रिपोर्ट के मद्देनजर, जुलाई, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश की तुलना में पीपीटी ने निशुल्क दिनों में बढोतरी और बढे हुए प्रभार्य भंडारण दिवस स्लैबों का प्रस्ताव किया है। यह बात ध्यान देने योग्य है कि प्रस्तावित परिवर्तनों से भी पतन को कोई हानि होने का अंदेशा नहीं है। क्योंकि प्रहस्तन की समस्त लागत के परिणाम स्वरूप अतिरिक्त कार्गो आने की आशा की जा रही है। प्रदत्त है कि निशुल्क दिनों और भंडारण स्लैब में परिवर्तन आईपीए / पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) की रिपोर्ट के मद्देनजर किया गया है, जैसा कि पतन ने उल्लेख किया तथा पतन ने यह पुष्टि की है कि प्रस्तावित भंडारण स्लैब बदलावों के कारण पतन को कोई हानि नहीं होगी, इस संबंध में पतन का यह प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है।”

- (iii). उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि पीपीटी का 15 दिन की निशुल्क अवधि आईपीए/एमओएस की रिपोर्ट को ध्यान में रखते हुए विस्तारित प्रमार्थ भंडारण स्लैब ढांचे पर सुविचार करने का एक सचेतन निर्णय था और उसी को इस प्राधिकरण ने अपने जनवरी, 2017 के आदेश में अनुमोदित किया था। वास्तव में, यहां तक कि बोली-पूर्व बैठक (जो रियायत करार का एक भाग बनी) में भी किसी भी बोलीकर्ता ने 15 दिन की निशुल्क अवधि पर आपत्ति नहीं उठायी इसलिए, इस पहलु पर कोई अशुद्धि नहीं है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार निशुल्क दिवसों पर सुविचार किया जाए।
- (iv). जिस पर भी, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दर होती है और प्रचालक कम दर प्रभारित कर सकता है। ऐसी स्थिति में, केआईसीटीपीपीएल के पास पूरी छूट है कि वह निर्धारित 10 दिन के स्थान पर अधिक निःशुल्क दिवस दे सकता है।

जहां तक केआईसीटीपीपीएल द्वारा पीपीटी को संदेय राजस्व हिस्से का संबंध है, यह बताया जाता है कि एमओएस ने 11 जुलाई, 2018 के अपने पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष में महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजना को तंगहाल

परियोजना के रूप में वर्गीकृत करने की एक कसौटी निर्धारित की है। उक्त पत्र में यह प्रणाली भी बतायी गई है भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकृत किये जाने वाले राजस्व हिस्से का भुगतान कैसे किया जाये अर्थात् जब तंगहाल पीपीपी परियोजना के लिए भंडारण प्रभार कम कर दिया जाये अथवा निःशुल्क अवधि को बढ़ा दिया जाये। उक्त पत्र में दिया गया सिद्धांत यह कि बीओटी प्रचालक को भंडारण प्रभार से प्राप्त वास्तविक राजस्व पर रियायत करार के अनुसार स्वीकृत दर पर अथवा मूल आदेश में आकलित भंडारण प्रभारों से, वार्षिक सूचकांकन लागू करने के पश्चात्, एआरआर पर परिकलित राजस्व हिस्से का, जो भी अवधि हो, भुगतान करना होगा। वास्तव में, एमओएस ने 11 जुलाई 18 के अपने उक्त पत्र में इस प्राधिकरण के 11 दिसंबर, 2015 के पत्र का हवाला दिया है जिसमें इस प्राधिकरण ने एमओएस को उच्च भंडारण प्रभार से संबंधित विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) की परियोजनाओं में से एक मामले में इन्हीं लाइनों पर यह सिफारिश की थी।

अतः पीपीटी और केआईसीटीपीपीएल भंडारण प्रभार पर राजस्व हिस्से के भुगतान के बारे में परस्पर चर्चा करके तंगहाल परियोजनाओं पर एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र में निर्धारित प्रक्रिया को अपनाने पर सुविचार करें।

(vii). **भंडारण प्रभार:**

(क). केआईसीटीपीपीएल द्वारा किया गया निवेदन:

प्राधिकरण द्वारा 2015 के (सीक्यू-1 और सीक्यू-2 के लिए) के साथ-साथ 2017 (गहरा जल कोयला आयात टर्मिनल) बर्थ किराया प्रभार और कार्गो प्रहस्तन प्रभार 2008 में पीपीटी के लिए अनुमोदित कोयला प्रशुल्क के विधिवत् सूचकांकन के साथ अधिसूचित किये गए थे। परंतु दुर्भाग्यवश, कुल प्रशुल्क ढांचे के संदर्भ से भंडारण प्रभार की दर मात्र "प्रति टन" आधार के स्थान पर विभिन्न स्लैबों के लिए "प्रति टन प्रति दिन" कर दी गई। इस प्रकार भंडारण प्रभार ढांचा कोयला आयात टर्मिनल के लिए 2017 में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क है, इसलिए, टर्मिनल के भावी प्रयोक्ताओं के लिए निशुल्क दिवसों के 10 दिन से बढ़कर 15 दिन कर दिये जाने के बावजूद भी मंहगा पड़ेगा और प्रत्याशित राजस्व प्राधिकरण के 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार संकल्पित 1% से अधिक हो जायेगा।

यद्यपि प्राधिकरण द्वारा बर्थ किराया प्रभार और कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 2008 की दरों पर 35.08% के वास्तविक सूचकांकन द्वारा बढ़ा दिया गया है परंतु 2017 में नियत भंडारण प्रभार 2008 के भंडार प्रशुल्क से लगभग 289.46% अधिक है। यह अत्यधिक ऊंचे है और इसलिए पूरी समीक्षा अथवा संशोधन की जरूरत है क्योंकि यह वास्तविक परिकलन के अनुसार 1% के प्रत्याशित राजस्व से काफी ऊंची दर है। अतः, जबकि पीपीटी और टर्मिनल विकासक को अप्रत्याशित राजस्व प्राप्त होगा परंतु भावी प्रयोक्ताओं के लिए टर्मिनल काफी मंहगा पड़ेगा। इससे ऐसी स्थिति पैदा हो जायेगी कि कोई भी प्रयोक्ता टर्मिनल की सेवाएं प्राप्त नहीं करेगा और टर्मिनल पर सृजित आस्तियां निष्फल हो जायेंगी।

(ख). **विश्लेषण:**

- (i). 14 जुलाई 2008 के आदेश में, जो कोयला बर्थ के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 02 जनवरी 2017 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश के आधार बने हैं भंडारण प्रभार के लिए कोयला प्रहस्तन के लिए उगाही की यूनिट 'प्रति टन' की निर्धारित की गई थी। लेकिन जुलाई 2008 के आदेश के आधार पर सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का अनुमोदन चाहते समय, पीपीटी ने भंडारण प्रभार के लिए उगाही की यूनिट 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर प्रस्तावित की थी जो 02 जनवरी, 2017 के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में अनजाने में आ गई।

(ii). नीचे दी गई सारणी, इस स्थिति को दर्शाती है:

14 जुलाई 2008 के आदेश में अनुमोदित	भंडारण प्रभारों की उगाही दर	10 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 5 दिन के लिए दर	शेष कार्गो पर 6ठे से 10वें दिन तक की दर	शेष कार्गो के लिए 11वें दिन और से दर
	दर रु में प्रति टन	12	24	48
35.08% का सूचकांकन लागू करने के पश्चात्, 02 जनवरी, 2017 के आदेश द्वारा अनुमोदित	भंडारण प्रभारों की उगाही दर	15 दिन निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए 10 दिन के लिए दर		शेष कार्गो के लिए 26वें दिन से आगे की दर
	दर रु. में प्रति टन प्रति दिन	16.21		32.42

इस प्रकार, 02 जनवरी 2017 के आदेश में, यद्यपि भंडारण प्रभार जुलाई 2008 के आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रभारों पर 35.08% के सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् निर्धारित किये गए थे, भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट 'प्रति टन' के स्थान पर 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर निर्धारित हो गई। उक्त अशुद्धि न तो इस प्राधिकरण के ध्यान में आयी और न ही उस समय किसी और का ध्यान इस पर गया। यह केवल तभी प्रकाश में आयी जब इसके कार्यान्वयन का समय निकट आया।

(iii). इसके अतिरिक्त, अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार टर्मिनल परिचालन से कुल 100% की राजस्व अपेक्षा का मात्र 1% की दर से भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा का संविभाजन भी होगा। जुलाई 2008 में अप्रेंट प्रशुल्क का निर्धारण करते समय 10 दिन की निःशुल्क अवधि के बाद 11वें से 15 वें दिन, 16वें से 20वें दिन और 21वें दिन तथा उससे आगे जो कार्गो भंडारण में पड़ा रहेगा उस पर 12/-रु., 24/-रु. और 48/-रु. प्रति टन की दर से भंडारण प्रभारों की वसूली करने के प्रस्ताव के आधार पर 131 लाख रु. तक की राजस्व अपेक्षा की गई थी, जो 10 दिन की निशुल्क अवधि देने के बाद भी बना रहता है। लेकिन, केआईसीटीपीपीएल द्वारा प्रस्तुत गणना के अनुसार, केआईसीटीपीपीएल ने स्थापित किया है कि सूचकांकित भंडारण प्रभार प्रति टन प्रति दिन आधार पर लगाये जाने से इसे इतनी अत्यधिक भंडारण आय हो जायेगी कि वह 16% के अनुमत प्रतिफल से भी कहीं ज्यादा कमा लेगा। प्रति टन प्रति दिन की दर से भंडारण प्रभारों की उगाही करने से केआईसीटीपीपीएल के साथ-साथ पीपीटी भी नियोजित पूंजी पर, पत्तन प्रयोक्ताओं की लागत पर, अन्यायपूर्ण आय अर्जित करेंगे। टर्मिनल का परिचालन भंडारण प्रभारों से राजस्व अर्जित करना नहीं है। भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा का संविभाजन अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार टर्मिनल का परिचालन की कुल 100% राजस्व अपेक्षा का मात्र 1% ही होगा।

- (iv). चूंकि पीपीटी ने 02 जनवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2016-पीपीटी को विनिर्दिष्ट करते हुए बोलियां आमंत्रित की थीं, जिसमें भंडारण प्रभार उगाही की यूनिट “प्रति एमटी प्रति दिन” दी गई है। पीपीटी का तर्क यह है कि भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट को ‘प्रति टन, प्रति दिन’ से “प्रति टन” किये जाने को बोली पश्च परिवर्तन समझा जायेगा।
- (v). ऐसा भी मत हो सकता है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.8 अनुबद्ध करता है कि इस प्राधिकरण द्वारा एक बार निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क परियोजना की पूरी 30 वर्ष की अवधि के दौरान केवल सूचकांकन के अधीन ही होंगे और कि इस प्राधिकरण निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में परियोजना अवधि के दौरान संशोधन की कोई गुजाइश नहीं है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि, संदर्भाधीन के मामले में वर्ष 2008 में अपफ्रंट प्रशुल्क में कोई संशोधन प्रभावी नहीं किया गया है और वर्ष 2017 में सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के रूप में अपनाया गया है। जनवरी 2017 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में हो गई एक विसंगति को ही सुधारा जा रहा है। इस अशुद्धि सुधार किसी भी ढंग से इस प्राधिकरण द्वारा जुलाई 2008/जनवरी, 2017 में अनुमोदित अपफ्रंट/ संदर्भ प्रशुल्क भंडारण प्रभारों में संशोधन किया गया न समझा जाये।
- (vi). संयोगवश, इस संबंध में, अन्य महापत्तन में उठे इसी प्रकार के मामले की ओर ध्यान आकर्षित कराया जाता है अर्थात् विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) के साथ-साथ पीपीटी में अन्य परिचालकों नामतः जेएसडब्ल्यू परादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल) और परादीप ईस्ट के कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (पीईक्यूसीटीपीएल) जहां ऐसे मामले उठे थे।
- (क) वीपीटी के मामले में, वीपीटी के ईनर हार्बर के उत्तर की ओर वेस्ट क्वे-6 (डब्ल्यूक्यू 6) बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के पश्चात्, वीपीटी ने डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ का विकास कार्य वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल ल) को डीबीएफओटी आधार पर सौंपा। तत्पश्चात्, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने अपने नाम से दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया। डब्ल्यूक्यूएमपीएल के नाम से दरमान अधिसूचित किये गए। बाद में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल ने माननीय तेलंगाना और आंध्रप्रदेश राज्य के हैदराबाद उच्च न्यायालय में रिट याचिका संख्या 2017 की 28595 में दायर की और, अन्य बातों के साथ-साथ, इस प्रार्थना के साथ हस्तक्षेप चाहा कि डब्ल्यूक्यूएमपीएल के मामले में निर्धारित भंडारण प्रभारों को घटाया जाये। माननीय उच्च न्यायालय ने 14 दिसंबर, 2017 के आदेश में इस प्राधिकरण को डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार करके निपटाये। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने वीपीटी से परामर्श के बाद 18 मई, 2018 को आदेश संख्या टीएएमपी/85/2017-वीपीटी के द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार किया था और भंडारण प्रभारों का निर्धारण पहले अधिसूचित भंडारण प्रभारों को 7 दिनों से विभक्त करके किया ताकि भंडारण प्रभार “प्रति दिन प्रति टन” आधार पर निर्धारित किया जा सके।
- (ख). इसी प्रकार, पीपीटी में विकसित की जाने वाली नई लौह अयस्क बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किये जाने के पश्चात्, पीपीटी ने परियोजना डीबीएफओटी आधार पर जेपीटीपीएल को सौंपी। तत्पश्चात्, जेपीटीपीएल

ने अपने नाम से दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया। ऐसा करते समय जेपीटीपीएल ने अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में भंडारण प्रभारों में रह गई अशुद्धि में सुधार करने का अनुरोध करते हुए कहा कि भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट में 'दर रु. प्रति टन प्रति दिन' के स्थान पर 'दर रु. में प्रति टन' किया जाये। परामर्शी प्रक्रिया के पश्चात्, इस प्राधिकरण ने 20 फरवरी, 2020 को अपने आदेश संख्या टीएएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल के द्वारा जेपीटीपीएल के नाम से दरमानों को अधिसूचित करते समय भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट के निर्धारण में अशुद्धि में सुधार किया।

- (ग). इसी प्रकार, पीपीटी में विकसित की जानी वाली नई कोयला बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित कराये जाने के पश्चात्, पीपीटी ने परियोजना को डीबीएफओटी आधार पर को अवार्ड किया। तत्पश्चात् पीईक्यूसीटीपीएल पीईक्यूसीटीपीएल ने अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में भंडारण प्रभारों की अशुद्धि में सुधार के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया जहां भंडारण प्रभार उगाही की यूनिट "दर रु. में प्रति टन प्रति दिन" के स्थान पर "दर रु. में प्रति टन"। परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन करने के पश्चात् इस प्राधिकरण ने 28 अक्टूबर 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी के द्वारा भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट में हुई अशुद्धि का सुधार किया।
- (vii). वास्तव में, जैसा ऊपर चर्चा की गई है, जेपीटीपीएल के प्रस्ताव का निपटान करते समय, पीपीटी ने परामर्शी प्रक्रिया के दौरान उल्लेख किया था कि जेपीटीपीएल परियोजना के लिए उगाही की यूनिट 'प्रति टन' करने से 21 फरवरी 2014 और 22 जनवरी 2017 के प्रशुल्क आदेशों के द्वारा पीपीटी में बर्थ ईक्यू-1, 2 और 3 के मशीनीकरण और आयात कोयला प्रहस्तन के लिए नई कोयला बर्थ से संबंधित पीपीटी परियोजनाओं पर प्रभाव पड़ेगा। लेकिन इस प्राधिकरण ने जेपीटीपीएल के प्रस्ताव को निपटाते समय, जैसा ऊपर बताया है, साफ तौर पर कहा कि पीपीटी का ऐसा तर्क जेपीटीपीएल के भंडारण प्रभारों के निर्धारण में हुई अशुद्धि सुधार के मार्ग का रोड़ा नहीं बन सकता। यदि 21 फरवरी 2014 और 22 जनवरी, 2017 के प्रशुल्क आदेशों में भंडारण प्रभार निर्धारित करते समय यदि कोई अशुद्धि रह जाती है और जब संबंधित परिचालक इस प्राधिकरण को इस विषय में संपर्क करेगा जो उस अशुद्धि का परीक्षण करना होगा पीपीटी के साथ परामर्श से सुधार करना पड़ेगा।
- (viii). जैसा पहले चर्चा की गई है, बड़े प्रयोक्ता, टाटा स्टील लिमिटेड और स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड ने 2 जनवरी, 2017 के प्रशुल्क आदेश में हो गई गलतियों को पर्याप्त रूप से उजागर किया है और यह भी बताया है कि यदि अशुद्धि में सुधार नहीं किया गया तो उसके क्या प्रतिकूल प्रभाव पड़ेंगे। प्रयोक्ताओं ने इस प्राधिकरण के समक्ष अशुद्धि सुधार की प्रार्थना भी की है। यह प्राधिकरण यथा प्राप्त अभ्यावेदनों को अप्रुव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.4 के अंतर्गत शिकायत के रूप में लेता है। अप्रुव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 खंड 3.8.5 में यह उपबंध करता है कि प्राधिकरण उस प्रश्न को, जो दरमानों में स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या से और उसमें निर्धारित स्थिति कथन से उठता है, निर्णीत कर सकता है।
- (ix). उक्त स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट में हुई अशुद्धि का सुधार करने को प्रवृत्त है। अशुद्धि सुधार दो ढंग से किया जा सकता है:
- (क). सूचकांकित भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट 'प्रति टन' निर्धारित करके



## अथवा

- (ख). इस पर सुविचार करते हुए कि भंडारण प्रभार 10 दिन के स्लैब में निर्धारित किये गए हैं, प्रस्तावित सूचकांकित भंडारण प्रभारों को 10 से विभक्त करके और सूचकांकित भंडारण प्रभारों की उगाही की यूनिट 'प्रति टन प्रति दिन' निर्धारित की जाए।

इस संबंध में, यह दिया गया है कि भंडारण प्रभार सभी महापत्तन न्यासों के और उनमें परिचालित प्राइवेट टर्मिनलों में समान निर्धारण के रूप में दरमानों में 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर निर्धारित हैं। भंडारण अनुसूची में, निशुल्क ठहराव समय के पश्चात् 2 प्रभार्य स्लैब अवधियां हैं। पहली प्रभार्य स्लैब अवधि 10 दिन के ठहराव समय की है। दूसरी स्लैब 11वें दिन से आरंभ होता है (निशुल्क अवधि के पश्चात्) जो अनंतिम काल के लिए है। यदि कार्गो पहली प्रभार्य स्लैब अवधि से इतर भी भंडारण यार्ड में रखा रहता है, और यदि उगाही की यूनिट प्रति टन में निर्धारित है, यह संभव है कि प्रयोक्ता कीमती पत्तन परिसर को लंबी अवधि तक आकूपाई रखना जारी रखें। पत्तन परिसर में कार्गो के ठहराव की अवधि चाहे कोई भी हो, प्रयोक्ता पत्तन परिसर में रखे कार्गो की मात्रा के लिए नियत भंडारण प्रभार देने के बाध्य हैं। ऐसी किसी स्थिति में, भंडारण प्रभारों का निर्धारण किसी प्रयोक्ता को लंबे समय तक भंडारण यार्ड के रूप में पत्तन परिसर का प्रयोग करने में हतोत्साहित करेगा और एक बाधक बन कर खड़ा होगा।

इस प्रकार, केआईसीटीपीपीएल के मामले में, यह प्राधिकरण अन्य सभी महापत्तनों और उनमें परिचालित बीओटी परिचालकों में भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट के निर्धारण को ध्यान में रखते हुए भंडारण प्रभार की उगाही की यूनिट के रूप में "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर निर्धारित करने को प्रवृत्त है। यह पद्धति जेपीटीपीएल के मामले में 20 फरवरी, 2020 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल और पीईक्यूसीटीपीएल के मामले में 28 अक्टूबर, 2020 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी में अपनायी गई है।

- (viii). केआईसीटीपीपीएल ने अपने प्रस्ताव में इंगित किया है कि टर्मिनल जनवरी 2021 तक परीक्षण परिचालन करना आरंभ करेगा। अतः दरमानों की अधिसूचना इसी समय केआईसीटीपीपीएल के नाम से कर दी जाये। इस संबंध में, यह नोट किया जाये कि यह प्राधिकरण लाइसेंसधारक के नाम से दरमानों की अधिसूचना से पहले लाइसेंस प्रदाता पत्तन से परियोजना के बारे में स्वतंत्र अभियंता से समापन प्रमाण पत्र प्राप्त करने और लाइसेंस प्रदाता पत्तन से परामर्श संबंधी निर्धारित प्रक्रिया पूरी करता है। इसलिए, वाणिज्यिक परिचालन आरंभ करने से पूर्व, केआईसीटीपीपीएल परियोजना के लिए नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से समापन प्रमाण पत्र के साथ कि यह प्रमाणित करते हुए कि परियोजना को प्रयोक्ताओं की वाणिज्यिक सेवा में सुरक्षित और विश्वासनीयता से प्रयाग में लोया जा सकता है और यह घोषणा कि परियोजना वाणिज्य परिचालन के लिए फिट है, इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है ताकि यह प्राधिकरण केआईसीटीपीपीएल के नाम में दरमानों की अधिसूचना के लिए अलग से आदेश पारित कर सके।

8.1. परिणाम में और ऊपर बताये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण भंडारण प्रभारों की उगाही के निर्धारण में हुई अशुद्धि के सुधार के लिए शुद्धि पत्र जारी करने को प्रवृत्त है। अतः 02 जनवरी 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/68/2016-पीपीटी के द्वारा अनुमोदित दरमानों के भाग 4 में निर्धारित भंडारण प्रभारों को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है।

(दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन)			
क्र.सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पहले 10 दिन के लिए दर	शेष कार्गो पर 26वें दिन और से दर
1.	कोयला (हर प्रकार का)	1.62	3.24

8.2. 02 जनवरी 2017 के आदेश के द्वारा अनुमोदित दरमानों के भाग 4 (भंडारण प्रभार) में अनुमोदित अन्य सभी टिप्पणियां अपरिवर्तित रहेंगी।

8.3. पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह उक्त संशोधन का संज्ञान ले।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./33/2021-22]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd March, 2021

**No. TAMP/68/2016-PPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation made by Kalinga International Coal Terminal Paradip Private Limited (KICTPPL) to review or rectify the errors in the Order No. TAMP/68/2016-PPT dated 2 January 2017 fixing reference tariff for development of new coal berth for handling of import coal at Paradip Port Trust (PPT) on BOT basis as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/68/2016-PPT**

**Kalinga International Coal Terminal Paradip Private Limited - -**

**Applicant**

### QUORUM

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 16<sup>th</sup> day of March 2021)

Based on a proposal filed by Paradip Port Trust (PPT), this Authority vide its Order no. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008 had fixed upfront tariff for construction and operation of a deep draught iron ore berth and a deep draught coal berth at the PPT, following the Upfront Tariff Guidelines of 2008.

1.2. Thereafter, based on a proposal filed by PPT, this Authority vide its Order no. TAMP/68/2016-PPT dated 2 January 2017 fixed Reference tariff for development of New Coal Berth for handling of Coal imports at the PPT, based on the stipulations prescribed in the Reference Tariff Guidelines of 2013. The Reference tariff so fixed in January 2017 was after applying an indexation factor of 35.08% over the upfront tariff approved on 14 July 2008 for the deep draught coal berth. This Order was notified in the Gazette of India on 21 February 2017 *vide* Gazette No. 61.

2. Subsequently, the PPT has awarded the project of “development of a deep draught Coal import terminal on BOT basis” to the successful bidder, and a Concession Agreement (CA) has been signed by PPT with Kalinga International Coal Terminal Paradip Private Limited (KICTPPL) on 04 August 2017.

3.1. In this backdrop, the KICTPPL vide its letter No. KICTPPL/TAMP/PPT/ 01 Dated 05 October 2020 has sought rectification of Storage charges approved vide Order no. TAMP/68/2016-PPT dated 2 January 2017. The submissions made by KICTPPL in its letter dated 05 October 2020 are given below:

- (i). The KICTPPL is the Concessionaire (BOT Operator) for the Deep-Water Coal Import Terminal being developed at Paradip Port, Odisha as per the Concession Agreement (CA) of 4<sup>th</sup> August, 2017 with Paradip Port Trust (PPT).
- (ii). Based on the PPT's letter of "Award of Concession" vide No. CE/Tech/DC/06/2015/28 of 19.04.2018, the Commissioning Date of the Project is 36 months i.e. on 18.04.2021. [KICTPPL has attached a copy of PPT's letter dated 19.04.2018 and a copy of the CA for reference]
- (iii). The construction activity on the project is in an advance stage and the project is likely to be commissioned for trial operation during January 2021 and thereafter, it will be fully commissioned by February/ March, 2021, ahead of the scheduled Commissioning date of 18.04.2021.
- (iv). The Deep-Water Coal Import Terminal being developed at PPT by KICTPPL now is based on Upfront Tariff Fixation proposal of PPT in which the TAMP fixed the same vide Gazette Notification No. 61 on 21.02.2017. This Upfront Tariff so fixed is primarily derived based on the tariff fixed by the Authority initially vide Gazette Notification of 14.07.2008 with due indexation since then by adopting the upfront tariff fixed for the Deep Draught Coal Berth in July 2008 and in pursuance of the Reference Tariff Guidelines of 2013.
- (v). As the project is approaching for its trial operation within next 3/4 months, KICTPPL approached users who are importing large volumes of Coal currently at Paradip Port for Cargo Handling Service agreements with us. Many users of PPT whom KICTPPL approached for handling their Coal through the Mechanized Coal Import Terminal are positive on the terminal development as the same will enhance the efficiency of Port services. However, they have voiced their concern about the adverse ramification of the applicable reference Storage Charge rate as has been approved by the TAMP in February 2017.
- (vi). Incidentally, it is understood that Tata Steel Ltd., the largest importer of Coal at Paradip Port has already approached TAMP on this matter with a request to review the said rate of reference Storage Charge structure on the basis of the Upfront Tariff of 2008 approved by TAMP earlier.
- (vii). The TAMP as per the request of PPT initially approved the Upfront Tariff for the Deep Draught Coal Terminal at Paradip Port on 14.07.2008 along with the Upfront Tariff of the Deep Draught Iron Ore Terminal vide Gazette Notification No. G.133 on 16.08.2008. However, as both the projects did not take up, PPT approached TAMP separately for finalizing the new reference Tariff for New Iron Ore Terminal in 2014 followed by for Mechanization of the PPT's existing CQ-1 and CQ-2 berth on BOT basis for handling of import Coal and Lime Stone.
- (viii). In case of the CQ-1 & CQ-2 Berth Mechanization Project for handling import Coal & Lime Stone, the Authority fixed the reference Tariff for the same in 2015 vide Gazette Notification of G.N. 335 dt.29.09.2015. It is noticed that the new reference Tariff for CQ-1 & CQ-2 Berth Mechanization Project was fixed and notified on the basis of the calculations done for Upfront Tariff for the Deep Draught Coal Import Terminal finalised in 2008 with due WPI based indexation of 35.08%.
- (ix). With no follow up action for CQ-1 & CQ-2 Berth Mechanization Project, PPT approached TAMP for finalizing a new reference Tariff for development of a Deep Water Coal Import Terminal. As said above, the said reference Tariff was Gazette notified by the TAMP vide G. No. 61 on 21.02.2017 which has reference to the original Upfront Tariff

Notification of 2008 and considering the WPI indexation factor as "NIL" for FY 2016-17, the Berth Hire and Cargo Handling Service rates remained at same rates as was done in 2015 for PPT's CQ-1 and CQ-2 Berth Mechanization Project. However, the reference Tariff in rate for Storage Charge and Free Time was modified in 2017 based on the Ministry of Shipping and Indian Ports Association suggestions on Dwell Time of import cargo to be considered as 30 days.

- (x). The issue that has been highlighted by Tata Steel Ltd. In their letter of 25.09.2020 refers to primarily for review of the reference Tariff of Storage Charge notified by TAMP in 2017. In this connection, the 2008 Upfront Tariff notification for Storage Charge for Deep Draught Iron Ore Terminal as well as Deep Draught Coal Terminal development at Paradip Port is extracted from the said Order is furnished below;

Storage Charge for Deep Draught Coal Terminal as per TAMP Notification vide No. G-133 of 16.08.2008.			Storage Charge for Deep Draught Iron Ore Terminal as per TAMP Notification vide No. G-133 of 16.08.2008		
Rate in ₹ per tonne			Rate in ₹ per tonne		
Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo.	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
12	24	48	12	24	46

NB.: (i) The Storage Charges for the cargo stored in the stackyard beyond the Free Period allowed for Coal is 10 days and for Iron Ore is 18 days respectively.

(ii) In both the cases, the rate of Storage Charge approved was on 'Per Ton' basis for different slabs after the respective Free days.

- (xi). From the above Tariff as was approved by your Authority, it is seen that the rate of Storage Charge for both Iron Ore and Coal Terminal was approved **"only on Per Ton"** basis with reference to different slabs after the specified free days. The rates there were **"not on Per Ton Per Day"** basis.
- (xii). The tariff for Berth Hire and Cargo Handling Charge of 2015 (for CQ-1 & CQ-2) as well as for 2017 (Deep Water Coal Import Terminal) were notified by TAMP with due indexation of the Coal tariff approved for PPT in 2008, but unfortunately, the rate of Storage Charge having reference to the total tariff structure was made **"on Per Ton Per Day"** basis for different slabs instead of only **"on Per Ton"** basis. The Storage Charge Structure thus as per 2017 reference Tariff approved for Coal Import Terminal therefore will be costlier for the prospective user of the terminal despite increase in the Free Days from 10 days to 15 days basis clarification from Paradip Port Trust and the expected revenue will far exceed the 1% assumed as per TAMP guidelines of 2008.
- (xiii) This can be evident from the comparative calculation done for import of 1,00,000 MT Coal with a possible Dwell Time of 30 days as shown in the following Table:

**Cost Impact of Storage Charge for Import Coal at PPT basis Upfront Tariff of 2008 vrs. Reference Tariff of 2017**

Quantity imported in a vessel (In MT)	Accruable storage Charge as per 2008					Accruable storage charges as per 2017				
	Average Time of Delivery	Delivery % of Parcel	Quantity (in MT)	Rate (in ₹ Per MT)	Amount of Storage Charge (in ₹)	Average Time of Delivery	Delivery % of Parcel	Quantity (in MT)	Rate (in ₹). Per MT	Amount of Storage Charge (in ₹)
100000	Within 10 days Free Days	70	70000	0	0	Within 15 days Free Days	70	70000	0	0
	First 5 Days after Free Days	10	10000	12	120000	From 16 <sup>th</sup> day to 25 <sup>th</sup> Day after Free Days**	20	20000	16.21	1621000
	From 6th Day to 10th Day after Free Days	10	10000	24	240000					
	From 11th Day onwards after Free Days	10	10000	48	480000	From 25 <sup>th</sup> day onwards after free Days ##	10	10000	32.42	810500
	<b>Total</b>				<b>840000</b>					<b>2431500</b>
	<b>Rate per Ton Overall</b>				<b>8.4</b>					<b>24.32</b>
	<b>Comparison in % Over 2008 in 20017</b>									<b>289.46</b>

\*\* Total days of Storage Charge Calculated for average of 5 Days though the delivery can spread over 10 days slab rate Per MT Per Day.

## Total days of Storage Charge Calculated for average of 2.5 days though the delivery can be spread over 5 days upto 30th day.

\$ Rates may vary depending upon delivery sequence of cargo.

NB. Free Days considered in 2008 was 10 Days and in 2017 as 15 Days respectively.

(xiv). Relevantly, though the Berth Hire and Cargo Handling Charges has been increased as per actual indexation by only 35.08% as has been allowed by TAMP over the 2008 rates, but the comparison in Storage Charge structure has an impact of approximately 289.46 % higher in 2017 tariff to 2008 tariff. This is considerably high and therefore needs complete review or correction as the same is much higher than the expected revenue of 1% in a project as per actual calculation.

(xv). This implies that the terminal would be very expensive to the prospective users and therefore if applied as per its extant notification; both Paradip Port and the Terminal Developer Port may have windfall revenue but the same will be very seriously user unfriendly. This may lead to a situation that no user will come for service from the Terminal and the assets created at the Terminal will remain idle. Simultaneously, the users may divert their vessels to neighboring private port which offers Free Days of 60 days and other Major Port which have better Storage structure in Tariff which will be detrimental effect on overall interest of PPT.

(xvi) In this regard, a comparison of Storage Charge approved by TAMP for Visakhapatnam Port for EQ1- A Project in 2013 (G.No.26 dt. 04.02.2013) for similar cargo like that of CQ-1 & CQ-2 Mechanization Project of PPT approved in 2015 in the Table Below:

**Comparison of Storage Charge of PPT Coal Tariff for CQ-1& CQ-2 Project Vs. EQ1-A Project of VPT**

Rate in ₹. Per tonne per day or part thereof			
Commodity (Coal Import)	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6 <sup>th</sup> day to 10 <sup>th</sup> day for the balance cargo	Rate for 11 <sup>th</sup> onwards for the balance cargo
Mechanisation Projects of PPT for CQ-1&CQ-2 berth(Tariff Order of 2015)	16.21	32.42	64.84
EQ1-A Vizag Port Trust (Tariff Order of 2013)	1.61	3.22	6.44
<b>Comparison in %</b>	<b>1006.83</b>	<b>1006.83</b>	<b>1006.83</b>

This clearly shows that the Storage Charge structure of PPT Project in 2015 compared to a similar project in another Major Port (VPT) for same type of cargo is nearly higher by 1000 %.

- (xvii). The 2017 reference Tariff Order for Deep Water Coal Import Terminal at PPT has a direct reference to 2015 TAMP order for CQ-1 & CQ-2 Mechanization Project and therefore, it can be concluded that the Storage Charge for our current Project at PPT is extremely high and needs correction to attract sufficient cargo for the project failing which the investment being done by us as KICTPPL will remain idle which will be a complete national loss.

3.2. Thus, the KICTPPL has requested this Authority to consider the following aspects:

- (i). The Free Days for Coal Storage at least for 25 days as per Annexure III, item 2.0 of TAMP approved Tariff Fixation Guidelines of 2008.
- (ii). To review the above discrepancy in reference Storage Charge for Deep Water Coal Import Terminal either based on similar lines considered for the Deep Water Iron Ore Terminal developed by JSW Paradip Terminal Private Limited at Paradip Port as per Tariff order Gazette Notification No. 97 of 03 March 2020 as both the terminals has the same Upfront Storage Charge Rate and slab on Per Ton only in 2008 TAMP notification. This essentially means, TAMP to consider dividing the reference rate of Coal Storage Charge slabs of "Per Mt Per Day" by 10 days (i.e. ₹.16.21 "Per Ton Per Day" would change to ₹. 1.62 "Per Ton Per Day" for the 1<sup>st</sup> slab of 10 days and ₹.32.42 to become ₹.3.24 "Per Ton Per Day" in the 2nd slab. If the same is not done, this will seriously defeat the Tariff Policy of 2008 which considers the Storage Charge revenue to be only 1% of a project, balance revenue being the Cargo Handling (98%) and other miscellaneous revenue (1%).
- (iii). The terminal would go for trial operation by January 2021, the reference Tariff for Deep Water Coal Terminal of February 2017 for PPT with due changes as requested above as well as after allowing the due WPI based indexation benefit since FY 2017-18 may be notified for our terminal; i.e. as Tariff applicable for services in Kalinga International Coal Terminal Paradip Private Limited.

3.3. The KICTPPL, while representing to this Authority has also represented to Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MOPSW) on the matter. No communication has been received from MOPSW on the matter, till this order is passed.

4.1 M/s. Tata Steel Limited (TSL) vide its email dated 25 September 2020 has represented on the storage charges fixed for the coal import terminal. The submissions made by TSL are summarised below:

- (i). Tata Steel Group currently imports ~ 7 million tonnes per annum of raw materials viz. coal, limestone, dolomite etc. at Paradip Port (PPT) for its steel plants in the state of Odisha and Jharkhand, and is the largest importer of dry bulk cargoes at PPT. In about

2016, PPT had approached TAMP for fixing reference tariff for development of a fully mechanised deep draft coal terminal at the port. Accordingly, TAMP had passed an order dated January 2, 2017 for fixing the reference tariff for the said terminal following Reference Tariff Guidelines, 2013. While doing so, the Authority have adopted the upfront tariff fixed in July 2008 for a coal terminal at Paradip Port as stated in para 4 (iii) of the said order:

*Given that an upfront tariff for handling of Thermal coal and Coal other than Thermal coal for a deep draught coal berth has already been approved for PPT vide Order no. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008, this Authority prefers to allow the PPT to adopt the said upfront tariff of July 2008 with appropriate indexation to arrive at the Reference tariff for the proposed new coal berth... ..*

- (ii). The tariff order of July 2008 referred to above is the order passed in case no. TAMP/18/2008-PPT dated July 14, 2008 in reference to the proposal from PPT for upfront tariff setting for construction of a deep draught iron ore berth and a deep draught coal berth.

As per the said order of 2017, in view of the fact reported by the Ministry of Shipping (MOS)/ Indian Ports Association (IPA) indicating that the dwell time for import cargo in the current scenario exceeds 30 days (refer para 4 (v) of the 2017 order), the Authority had agreed for changing the free time from 10 days to 15 days and also change storage slabs from 5 days slabs to 10 days slabs. However, while doing so, the storage charge tariff of ₹. 12/MT for 5 days was modified ₹.16.21 MT per day for first 10 days. Thus, for a cargo to stay for 30 days, the storage charges itself would work out to ₹. (15 days free period + ₹. 16.21/t x 10 days + ₹. 32.42/t x 5 days) i.e. ₹. 324/t [~185% of the Cargo Handling Charges]. This defeats the principle of Upfront Tariff Guidelines of 2008 which require fixation of storage charges to cover 1% of Total Revenue Requirement of the Terminal. Moreover, it also says that storage charges should be levied beyond 25 days of allowable period. Below is the extract of norms for fixation of upfront tariff for services rendered at coal terminal as per the 2008 Guidelines:

- (iii). **Annexure VI to Case No. TAMP/18/2008- PPT for which Order was passed on 14<sup>th</sup> day of July 2008 in the case of Proposal from Paradip Port Trust (PPT) for upfront tariff setting for construction of a deep draught iron ore berth and a deep draught coal berth at the Paradip Port is reproduced below:**

Storage charges- The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(Rate in ₹ Per ton)

Sr. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	12	24	48

- (iv). **Para 4 (iii) of TAMP Order dated 2<sup>nd</sup> day of January 2017 against case no. TAMP/68/2016- PPT passed in the case of Proposal from Paradip Port Trust for development of New Coal Berth for handling of Coal imports at Paradip Port on BOT Basis is reproduced below:**

*Given that an upfront tariff for handling of Thermal coal and Coal other than Thermal coal for a deep draught coal berth has already been approved for PPT vide Order no. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008, this Authority prefers to allow the PPT to adopt the said upfront tariff of July 2008 with appropriate indexation to arrive at the Reference tariff for the proposed new coal berth.....*

(v). **Further Para 4 (v) also mentions as follows:**

*The July 2008 Upfront tariff Order had prescribed 10 free days; and, the chargeable slab periods were 1st 5 days after free period, 6th – 10th days after free period and 11th day onwards. In the proposed Reference Tariff Schedule for the new Coal berth, the PPT has proposed a free period of 15 days and the chargeable slab periods as 1st 10 days after free period and from 26th day onwards. In support of the changes proposed in the free days and storage structure, the PPT has reasoned that the terminals that got commissioned in different ports have experienced serious operational issues and disputes with regard to the free days and storage slabs.*

- (vi). However, the storage charges beyond free period which was originally fixed on “Rs per mt” was changed to “Rs per mt per day” without dividing the absolute nos. by no. of days in each block as per the original order of 2008. Thus ₹. 12 per mt for a 5 day charge was changed to ₹. 12 per mt per day for 5 days which was further indexed up for WPI factor. The Storage Charges so fixed is given below:

Sr. No.	Commodity	Rate for first 10 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 26 <sup>th</sup> day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	₹ 16.21 per MT per day	₹ 32.42 per MT per day

**Notes:**

- (i). 15 free days shall be allowed. Free period for import cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the Port premises. For the purpose of calculation of free period, Custom notified holidays and Terminal’s non-working days shall be excluded.
  - (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal’s non-working days and Custom notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
  - (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the Terminal operator.
- (vii). As a user and largest coal importer at Paradip Port, we are inclined to avail the services of the New Coal Terminal being commissioned. However, the storage charges so fixed is detrimental to the trade and makes the New Coal Terminal economically very unattractive. We strongly feel that, being a port user of PPT for many decades, TAMP and Paradip Port Trust should take port user’s views into confidence prior to such tariff setting.

We request you to review the storage charge structure so fixed for the New Coal Terminal at Paradip Port and correct it to reflect a true and fair position by a) increasing the free period to 25 days as per the Tariff Guidelines of 2008 instead of 15 days; b) Revising the Rs per mt per day tariff by dividing it by 5 days [i.e. Rs 16.21 per mt per day would change to Rs 3.24 per mt per day and similarly next slabs would also change].

4.2. The TSL has also endorsed a copy of its representation to PPT and KICTPPL requesting them to take up the issue with the Authority.

4.3. Similar representation was also received from the Steel Authority of India Limited (SAIL) vide its email dated 5 October 2020 to review the disparity in storage charges and pass necessary amendments to the tariff structure of KICTPPL. The submissions made by SAIL are summarised below:

- (i). M/s. Kalinga International Coal Terminal Paradip Private Limited (KICTPPL) is developing a mechanised coal terminal at Paradip port on BOT basis. M/s KICTPPL has approached SAIL for using their facility which is under examination.
- (ii). While going through their proposal, it has been observed that the storage charge as per TAMP notification to be applicable for the new coal terminal of KICTPPL is higher than Paradip port as well as in any contemporary facilities of nearby Major ports. It is noted



that the storage charges mentioned \*Per Day Per MT° for different period bands are exorbitantly high. In our assessment the charges indicated should be for the entire period within the band which translates to reasonable storage charges making it more or less comparable with other facilities in major ports like Paradip, Vizag being used for handling imported coal by trade including SAIL.

- (iii). SAIL requests TAMP to review the above disparity in storage charge and pass on necessary amendment to the tariff structure of KICTPPL at the earliest as the new facility is going to be commissioned soon.

4.4. A copy each of the representation of KICTPPL, TSL and SAIL was forwarded to PPT to furnish its specific comments on the representation made by the above said parties vide letter dated 05 November 2020. The PPT was also requested to provide a copy of the bid documents including the draft Concession Agreement provided by the PPT to the bidders for the said Project. In this regard, the PPT vide its letter dated 13 November 2020 has made the following submissions:

- (i). Tariff order for Development of New Coal Berth for handling of Coal Imports at Paradip Port on BOT basis was notified by TAMP vide Order No. TAMP/68/2016- PPT, dated 15.12.2016 under the Reference Tariff Guidelines, 2013. The background facts leading to the adoption of the above is detailed out chronologically in the TAMP Order itself.

[15.12.2016 is the date of communication of SOR to PPT as advance intimation to initiate necessary action for the project in view of urgency expressed by PPT for SOR]

- (ii). As regards the storage charges, unit of levy, and free storage period etc., following are the facts.

(a). The bids have been invited specifying the applicable tariffs giving reference to TAMP Order No. TAMP/68/2016-PPT, dated 15.12.2016. The applicable storage charges, unit of levy, free storage period etc. are stipulated in the said TAMP order.

(b). Considering the fact that the above TAMP Order dated 15.12.2016 has been explicitly specified in the bid stage and subsequently reflected in the Concession Agreement, the details relating to storage charges mentioned in Tariff Order shall prevail and be followed.

(c). In the light of the facts given above, any changes in the applicable storage charges, unit of levy, free storage period etc. indicated in TAMP order dated 15.12.2016 would be construed as post bid changes beyond the scope of the Concessioning Authority for acceptance.

- (iii). Further, the comments on Storage Charge communicated by SAIL and TSL are noted. However, the tariff notified by TAMP or any amendments thereof subsequent notified by TAMP charges are required to be followed. The BOT operator may also provide discount to their client/ users in the applicable charges that have been notified and incorporated in the Concession Agreement.

4.5. The PPT vide its email dated 13 November 2020 has also made available a copy of the bid documents including the draft concession Agreement provided by the PPT to the bidders for the said Project.

4.6. From the draft concession Agreement, forming part of the Bid documents, it is seen that the unit of levy of storage charge of 'per tonne per day' is indicated in the Appendix – 12 of the draft concession Agreement. This is seen to be as per Tariff Order of January 2017:

Sl. No.	Commodity	Rate for 1 <sup>st</sup> 10 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 26 <sup>th</sup> day onwards for the balance cargo
	Coal (All types)	₹16.21 per MT per day	₹ 32.42 per MT per day

The above Schedule of storage charges forms part of the Concession Agreement signed by PPT with KICTPPL.

4.7. In the questions raised by various prospective bidders during the pre-bid meeting (which forms part of the Concession Agreement signed by PPT with KICTPPL), none of them have highlighted regarding the increased storage charges.

5.1. The Reference tariff sought by PPT for the coal project was an adoption of the Upfront tariff already fixed after hearing the concerned users. The Reference Tariff Guidelines, 2013 issued by the Ministry of Shipping does not require consultation with the users when a Port Trust proposes to adopt an upfront tariff already approved after consulting the users. Therefore, no joint hearing was set-up before notifying the Indexed Reference tariff Order dated 2 January 2017.

5.2. However, few users have represented with regard to the high storage charges approved vide the Order of January 2017 passed in respect of PPT. As stipulated in Clause 3.8.4 of the Upfront Tariff Guidelines of 2008, TAMP can enquire into wrong application of Scale of Rates. Clause 3.8.5. of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 provides that TAMP can decide a question which arises, requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditions of a private operator. Therefore, and in order to dispose of the representations made by KICTPPL, TSL and SAIL it was decided to give an opportunity of hearing to the concerned parties.

5.3. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the then Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing on the case in reference was held on 23 December 2020 through Video Conferencing. The KICTPPL made a Power Point presentation of the proposal. The KICTPPL, Users/User Organisations and PPT have made their submissions at the joint hearing.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made during the joint hearing will be sent separately to the port and relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). Based on a proposal filed by Paradip Port Trust (PPT), this Authority vide its Order no. TAMP/68/2016-PPT dated 2 January 2017 approved Reference tariff for development of New Coal Berth for handling of Coal imports at the PPT, following the Reference Tariff Guidelines of 2013. The Reference tariff so approved in January 2017 was after applying an indexation factor of 35.08% over the upfront tariff approved in the year 2008 for the deep draught coal berth, based on the enabling provisions stipulated in the Reference Tariff Guidelines of 2013.
- (ii). The PPT has awarded the project of development of a Deep-Water Coal Import Terminal on BOT basis to Kalinga International Coal Terminal Paradip Private Limited (KICTPPL) and has signed a Concession Agreement (CA) with KICTPPL on 04 August 2017. The KICTPPL has reported that the construction / mechanization of new coal terminal is in full swing and has reported that the project is likely to be commissioned for partial operation by 31 March 2021 and will be fully commissioned by April 2021.
- (iii). In this backdrop, the KICTPPL in its representation of 05 October 2020 has pointed out errors in the Reference tariff Order of January 2017 passed for development of New Coal Berth for handling of Coal imports at Paradip Port on BOT basis and has thus, requested this Authority to rectify the errors. The KICTPPL has stated that storage charges prescribed in January 2017 order are very high and would be very expensive. Thus, unless the storage charge is corrected, the KICTPPL is of the view that it is not be in a position to attract sufficient cargo, thereby making the terminal unviable to the prospective users and making the terminal grossly under-utilized, which would be detrimental to the interest of PPT as well as KICTPPL.
- (iv). Since the Reference tariff sought by PPT for this coal project was an adoption of the Upfront tariff already fixed after hearing the concerned users and prospective bidders and since Reference Tariff Guidelines, 2013 issued by the Ministry of Shipping do not require consultation with the users when a Port Trust proposes to adopt an upfront tariff already approved after following the consultation process, no joint hearing was set-up before

notifying the Indexed Reference tariff Order dated 02 January 2017. It is noteworthy that though the Reference tariff for this project fixed vide Order dated 02 January 2017, formed part of the bid documents, none of the bidders have pointed out any of the 'so-called errors' then. Each of the errors pointed out by KICTPPL now and the analysis thereon is discussed in the subsequent paragraphs:

(v). **Free days:**

(a). Submissions made by KICTPPL:

As per 2008 Tariff Guidelines, free storage days for a coal terminal should be 25 days, and storage charges be applied only after that free period. However, in the reference tariff for this project, the free storage days provided are only 15 days.

(b). Analysis:

(i). In the proposal of PPT, which culminated into the Upfront tariff Order of July 2008, the PPT had considered a free period of 10 days, which was in variation to the norm of 25 free days, as stipulated in the upfront tariff guidelines. According to PPT, it was not necessary to allow 25 days free period as stipulated in the norms after the completion of unloading operation, based on the then prevailing conditions. Clause 3.2 of the upfront tariff guidelines allows this Authority to make necessary adjustments in the norms prescribed in the guidelines, based on the justification furnished by the concerned Port Trust, keeping in view the port specific conditions. Thus, a free period of 10 days was approved for the coal terminal in the 2008 Upfront tariff Order of PPT.

(ii). Thereafter, when the PPT came up with a proposal to fix reference tariff for the new coal berth at PPT by adopting the upfront tariff as fixed in July 2008, the PPT had proposed to increase the free period from 10 days to 15 days. In this regard, reference is drawn to para No. 4(v) of the Order dated 2 January 2017, which is reproduced below:

*"The July 2008 Upfront tariff Order had prescribed 10 free days; and, the chargeable slab periods were 1<sup>st</sup> 5 days after free period, 6<sup>th</sup> – 10<sup>th</sup> days after free period and 11<sup>th</sup> day onwards. In the proposed Reference Tariff Schedule for the new Coal berth, the PPT has proposed a free period of 15 days and the chargeable slab periods as 1<sup>st</sup> 10 days after free period and from 26<sup>th</sup> day onwards. In support of the changes proposed in the free days and storage structure, the PPT has reasoned that the terminals that got commissioned in different ports have experienced serious operational issues and disputes with regard to the free days and storage slabs. In this connection, the Ministry of Shipping (MOS)/ Indian Ports Association (IPA) in their reports have indicated that the dwell time for import cargo in the current scenario exceeds 30 days. In view of this position, the PPT has proposed more number of free days and extended chargeable storage slab structure, as compared to the July 2008 Upfront tariff Order, keeping in view the report of IPA/ MOS. It is noteworthy that even with the proposed changes, the port does not expect any revenue loss, as additional cargo will be attracted due to overall cost of handling. Given that the change in the free days and storage slab structure is in view of the report of IPA/ MOS, as reported by the Port and since the port has also confirmed that there will not be any loss of revenue on account of the proposed changes in the storage slab structure, the proposal of the port in this regard, is approved by this Authority."*

(iii). From the above, it can be seen that it was the conscious decision of the PPT to consider the free period of 15 days and the extended chargeable storage slab structure keeping in view the report of IPA/ MOS, and the same was approved by this Authority in its Order of January 2017. Infact,

even in the pre-bid meeting (which forms part of the Concession Agreement), none of the prospective bidders have objected to the 15 days free period. Therefore, since there was no error on this aspect, there is no merit in the proposal of KICTPPL now to consider the free days as per the norm prescribed in the guidelines.

- (iv). Nevertheless, it is relevant here to state that the rates approved by this Authority are ceiling rates and the operator can charge lower rate. That being so, the KICTPPL has full flexibility to give more free days than the prescribed 15 days.

As regards revenue share payable by the KICTPPL to the PPT, it is to state that the MOS vide its letter No. PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 has prescribed criteria for classification of PPP project as Stressed Project by Major Port Trusts. The said letter also prescribes the mechanism for payment of revenue share when the storage charge is rationalised i.e. when the storage charge is reduced or free period is increased for stressed PPP project. The principle enumerated in the said letter is that the BOT operator shall pay revenue share at the agreed rate as per the Concession Agreement on the actual revenue from storage charge or revenue share calculated on the ARR from the storage charge estimated in the original Order after applying applicable annual indexation, whichever is higher. In fact, the MOS in its said letter dated 11 July 2018 has referred to this Authority's letter dated 11 September 2015 wherein this Authority has recommended to the MOS on the similar line in the case of Visakhapatnam Port Trust (VPT) for one of their projects pertaining to high storage charge.

Thus, the PPT and the KICTPPL is, as regards revenue share payment on storage charge, mutually discuss and consider to adopt the mechanism prescribed in the MOS letter dated 11 July 2018 for stressed projects.

(vii). **Storage Charges:**

(a). Submissions made by KICTPPL:

The tariff for Berth Hire and Cargo Handling Charge of 2015 (for CQ-1 & CQ-2) as well as for 2017 (Deep Water Coal Import Terminal) were notified by TAMP with due indexation of the Coal tariff approved for PPT in 2008, but unfortunately, the rate of Storage Charge having reference to the total tariff structure was made "**on Per Ton Per Day**" basis for different slabs instead of only "**on Per Ton**" basis. The Storage Charge Structure thus as per 2017 reference Tariff approved for Coal Import Terminal therefore will be costlier for the prospective user of the terminal despite increase in the Free Days from 10 days to 15 days basis and the expected revenue will far exceed the 1% assumed as per TAMP guidelines of 2008.

Though the Berth Hire and Cargo Handling Charges have been increased as per actual indexation by only 35.08% as has been allowed by this Authority over the 2008 rates, but the Storage Charges fixed in 2017 is approximately 289.46 % higher than 2008 storage tariff. This is considerably high and therefore needs a complete review or correction as the same is much higher than the expected revenue of 1% in a project as per actual calculation. Thus, while both PPT and the Terminal Developer Port may have windfall revenue, the terminal would be very expensive to the prospective users. This may lead to a situation that no user will come for service from the Terminal and the assets created at the Terminal will remain idle.

(b). Analysis:

- (i). In the Order dated 14 July 2008, which has formed the base for prescription of Reference tariff for the coal berth vide Reference tariff Order dated 02 January 2017, the unit of levy for storage charges for

handling coal was prescribed on 'per tonne' basis only. However, while seeking approval for prescription of indexed Reference Tariff based on the July 2008 Order, the PPT had proposed the unit of levy for storage charges on 'per tonne per day' basis, which crept into the Indexed Reference tariff Order dated 02 January 2017, unintentionally.

- (ii). The table as given below, brings out this position:

Approved Order dated 14 July 2008	Unit of levy of storage charges	Rate for first five days for the balance cargo remaining after the free period of 10 days	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for 11 <sup>th</sup> day onwards for the balance cargo
	Rate in ₹ per tonne	12	24	48
Approved Order dated 02 January 2017 after applying indexation factor of 35.08%	Unit of levy of storage charges	Rate for 10 days for the balance cargo remaining after the free period of 15 days		Rate for 26 <sup>th</sup> day onwards for the balance cargo
	Rate in ₹ per tonne per day	16.21		32.42

Thus, in the Order dated 02 January 2017, though the storage charges were prescribed after applying an indexation factor of 35.08% over the storage rates approved vide the July 2008 Order with a modification in the free period and chargeable slab as discussed earlier, the unit of levy of storage charges was prescribed on 'per tonne per day basis', instead of 'per tonne' basis. The said error was not noticed by this Authority or by anyone else at that relevant time. It is only when now, it is about to be implemented, it has come to light.

- (iii). The apportionment of revenue requirement from storage charges is only 1% of the total 100% revenue requirement to operate the terminal, as per the upfront tariff fixation guidelines of 2008. While fixing the upfront tariff in July 2008, the revenue requirement to the tune of ₹ 131 lakhs towards storage charges was proposed to be recovered by levy of storage charges at the rate of ₹ 12/-, ₹ 24/- and ₹ 48/- per tonne respectively, from levy of storage charges between 11<sup>th</sup> to 15<sup>th</sup> day, 16<sup>th</sup> to 20<sup>th</sup> day and 21<sup>st</sup> & beyond from the cargo that is remain after providing for 10 days free period. However, from the workings furnished by KICTPPL, the KICTPPL has established that by levying the indexed storage charges on per tonne per day basis, it would earn substantially enormous storage income and would end up earning more than the permitted 16% return. The levy of storage charges on per tonne per day basis would lead to the KICTPPL earning unjust return on capital employed, at the cost of the port users. Terminals are not operated for generating revenue in the form of storage charges. The apportionment of revenue requirement from storage charges is only 1% of the total 100% revenue requirement to operate the terminal, as per the upfront tariff fixation guidelines of 2008.
- (iv). Since the PPT had invited bids specifying the Order no. TAMP/28/2016-PPT dated 02 January 2017 wherein the unit of levy of storage charges is "per MT per day", the contention of the PPT is that change in the unit of levy of storage charges from "per tonne per day" to "per tonne" would be construed as post bid change.
- (v). There can be a view that Clause 2.8 of the upfront tariff setting guidelines of 2008 issued by the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of

the Major Port Trusts Act stipulates that the upfront tariff once determined by this Authority is subject to only indexation during the entire project period of 30 years and do not lend any scope to revise the upfront tariff fixed by this Authority during the project period. In this regard it is to state that in the case in reference, no change whatsoever, is effected to the upfront tariff fixed in the year 2008 and adopted as indexed Reference tariff in the year 2017. Only an anomaly, which had crept in the Reference tariff Order of January 2017 is being rectified. The reference point is the tariff Order dated 14 July 2008. This rectification, in no manner, shall be construed as amounting to review of the upfront/ reference storage charges, as approved by this Authority in July 2008/ January 2017.

- (vi). Incidentally, in this connection, it is noteworthy to draw reference to similar matters which arose in another Major Port viz., Visakhapatnam Port Trust (VPT) as well as with other operators at PPT viz., JSW Paradip Terminal Private Limited (JPTPL) and Paradip East Quay Cargo Terminal Private Limited (PEQCTPL).
- (a). Incase of VPT, after having the upfront tariff fixed for the West Quay - 6 (WQ-6) Berth in the Northern Arm of inner Harbour of VPT, the VPT awarded the development of the WQ-6 berth to West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) on DBFOT basis. Thereafter, the WQMPL approached this Authority for notification of SOR in its name. The SOR was notified in the name of WQMPL. Subsequently, WQMPL filed a Writ Petition No.28595 of 2017 in the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and State of Andhra Pradesh, seeking interference of the Hon'ble Court, interalia, with the prayer to reduce storage charges prescribed in case of WQMPL. The Hon'ble High Court in its Order dated 14 December 2017 directed this Authority to consider and dispose of the WQMPL's representation. In compliance of the Order of the Hon'ble High Court, this Authority, after consultation with the VPT, vide its Order no. TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018, had considered the representation of the WQMPL and prescribed the storage charges by dividing the earlier notified storage charges by 7 days, so as to prescribe storage charges on per tonne per day basis.
- (b). Similarly, after having got a Reference tariff fixed for a new iron ore berth to be developed at PPT, the PPT awarded the Project to JPTPL on DBFOT basis. Thereafter, the JPTPL approached this Authority for notification of SOR in its name. While doing so, the JPTPL had made a request to rectify an error in the storage charges as notified in the Reference tariff Order, by prescribing the unit of levy of storage charges as 'Rate in ₹. per ton' instead of 'Rate in ₹ per MT per day'. After following the consultation process, this Authority vide its Order no. TAMP/54/2019-JPTPL dated 20 February 2020 has rectified the error in the prescription of the unit of levy of storage charges, while notifying the SOR in the name of JPTPL.
- (c). Likewise, after having got a Reference tariff fixed for a new coal berth to be developed at PPT, the PPT awarded the Project to PEQCTPL on DBFOT basis. Thereafter, the PEQCTPL approached this Authority to rectify an error in the storage charges as notified in the Reference tariff Order, by prescribing the unit of levy of storage charges as 'Rate in ₹. per ton' instead of 'Rate in ₹. per MT per day'. After following the consultation process, this

Authority *vide* its Order No. TAMP/12/2014-PPT dated 28 October 2020 has rectified the error in the prescription of the unit of levy of storage charges.

- (vii). Infact, while disposing of the proposal of JPTPL as stated above, the PPT during the consultation process had stated that prescription of unit of levy as 'per tonne' for the JPTPL project will have ramifications on the PPP projects relating to mechanization of EQ-1, 2, 3 berths at PPT and development of new coal berth to handle coal imports at PPT *vide* tariff Orders dated 21 February 2014 and 22 January 2017 respectively. However, this Authority while disposing of the proposal of JPTPL as stated above had categorically stated that the said contention of PPT cannot act as a hindrance to rectify error in the prescription of storage charges at JPTPL. If an error has crept in the prescription of storage charges in the tariff Orders dated 21 February 2014 and 22 January 2017, the said error may have to be examined and rectified in consultation with PPT, when the concerned operators approach this Authority on the matter.
- (viii). As brought out earlier, the major users, Tata Steel Limited and Steel Authority of India Limited have adequately highlighted the error that has crept into the tariff Order dated 2 January 2017 and the adverse consequences that would arise if the error is not rectified. The users have also prayed before this Authority to rectify the error. This Authority likes to treat the representation as received under Clause 3.8.4 of Upfront Tariff Guidelines, 2008, as a complaint. Clause 3.8.5 of Upfront Tariff Guidelines, 2008, requires this Authority to take a decision, if any question arises requiring clarification or interpretation of Scale of Rates and the statement of conditions prescribed therein. Therefore, this Authority is not in a position to disregard the representation received from the major users.
- (ix). In view of the above position, this Authority is inclined to rectify the error in the unit of levy of storage charges. The rectification can be done in two ways:
  - (a). Prescribe the unit of levy of indexed storage charges at '₹. per tonne',

OR

- (b). Considering that the storage charges are prescribed for a slab of 10 days, the proposed indexed storage charges is divided by 10 and the unit of levy of indexed storage charges is prescribed at '₹ per tonne per day'.

In this regard, given that the storage charges are prescribed on "₹ per tonne per day" basis, across the SOR of all the Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat, it is appropriate to prescribe the storage charges on "per tonne per day" basis, as a uniform prescription. The storage schedule contains 2 chargeable slab periods after the free dwell time. The first chargeable slab has a 10 days dwell time. The second slab starts from 11<sup>th</sup> day onwards (after the free period) for an indefinite period. If the cargo continues to stay in the storage yard beyond the first chargeable slab period, and if the unit of levy is prescribed as "per tonne", it is likely that the users may continue to occupy the precious port storage area for a longer period, given that irrespective of the period for which the cargo stays in the port storage area, the users are liable to pay fixed storage charges for the quantity of cargo lying in the port premises. In such an instance, prescription of storage charges on per tonne per day basis, shall discourage an user to utilize the port area as Storage yard for longer period and thereby act as a deterrent.

Thus, incase of KICTPPL, this Authority is inclined to prescribe unit of levy for the storage charges on 'per tonne per day' basis, keeping in view



the prescription of unit of levy of storage charges in all other major ports and BOT operators operating thereat. This approach was followed in the tariff Order No. TAMP/54/2019- JPTPL dated 20 February 2020 in the case of JPTPL and Tariff Order No. TAMP/12/2014-PPT dated 28 October 2020 in the case of PEQCTPL.

- (viii). The KICTPPL in its proposal has indicated that the terminal would go for trial operation by January 2021. So, it has requested for notification of Scale of Rates in the name of KICTPLL at this juncture. In this regard, it is to be noted that this Authority follows a definite procedure of obtaining the completion certificate of the Independent Engineer of the Project from the Licensor Port and consultation with the Licensor Port before notification of SOR in the name of the Licensee. Therefore, before commencing of the commercial operations, the KICTPPL may approach this Authority alongwith a Completion Certificate of the Independent Engineer, appointed for the project certifying that the Project can be safely and reliably placed in the commercial service of the users thereof and declaring that the Project is fit for entry into commercial operation to enable this Authority to pass a separate Order notifying the SOR in the name of KICTPPL.

8.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind a Corrigendum rectifying the error in the prescription of the levy of storage charges is issued; and, the storage charges as prescribed at Section 4 in the Scale of Rates approved vide Order no. TAMP/68/2016-PPT dated 2 January 2017 is replaced with the following:

“

(Rate in ₹ per MT per day)			
Sl. No.	Commodity	Rate for first 10 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 26 <sup>th</sup> day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	1.62	3.24

“

8.2. All other Notes prescribed under Section- 4 (Storage Charges) of the Scale of Rates approved *vide* Order dated 02 January 2017 shall remain unaltered.

8.3. The PPT is advised to take note of the above amendment.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./33/2021-22]